Denkwürdigkeiten des Völkerrechts im dänischen Kriege 1848—1850.

Von Professor C. F. Wurm in Hamburg.

1. Untersagung von Handel und Verkehr während des Krieges.

Maassregeln, mit welchen der Krieg eröffnet zu werden pflegt, sind in den Herzogthümern erst spät und mit einigem Widerstreben ergriffen. Man mochte sich selber ungern eingestehen, dass man im Kriege sei, man legte Werth darauf, ihn nicht angefangen zu haben, und man hütete sich wohl, den preussischen Entschliessungen, den bundestäglichen Anordnungen vorzugreifen. Es konnte nicht fehlen, unklare und unsichere Zustände mussten daraus sich ergeben.

Nachdem am 24. März die provisorische Regierung in Kiel zusammengetreten war, rühmten die Zeitungen noch am 29ten: der Postenlauf sei unbehindert, Briefe von und nach Dänemark werden, unerbrochen, unaufgehalten, durch die Herzogthümer weiter befördert. Am 31. März hiess es zuerst, die Kopenhagner Post komme nicht mehr über Kiel, Postwagen und Pferde seien an der Gränze zurückgehalten. Am 4. April erschien in Rendsburg die folgende Bekanntmachung:

„In Erwägung:
dass nach amtlichen, der provisorischen Regierung zugegangenen Berichten, mehrere angesehene Beamte und Privatpersonen im

nördlichen Theile des Herzogthums Schleswig von dänischen Truppen aufgehoben sind und gefangen gehalten werden;

dass die Besatzungen schleswig-holsteinischer Kauffahrteischiffe in dänischen Häfen gezwungen worden sind, gegen ihr Vaterland zu dienen;

dass endlich schleswigsche, im Eigenthum von Privatleuten befindliche Schiffe von dänischen, armirten Schiffen genommen und aus schleswigschen Häfen fortgeführt sind,

beschliesst die provisorische Regierung, welche die Personen und das Eigenthum dänischer Unterthanen fortwährend für unverletzlich angesehen hat:

es ist den Rhedern und Führern schleswig-holsteinischer Kauffahrteischiffe bis auf Weiteres verboten, mit ihren Schiffen die Häfen des Königreiches Dänemark zu besuchen."

Diese Verordnung ist offenbar aus dem Gesichtspunkte einer Warnung an die Betheiligten zu betrachten; die Motive finden sich in der Gefahr, welcher kein anderes Mittel entgegengestellt wird, als dass man der Gewalt, die man zu erwidern sich noch nicht entschliessen kann, einstweilen aus dem Wege geht. Mit einem Verkehrsverbot, wie es sonst üblich und wie wir es weiterhin besprechen werden, wird Niemand diese Bekanntmachung verwechseln. Nun erschien in den Hamburgischen Blättern die Notiz, das dänische Generalconsulat in Hamburg habe, in Folge einer Anfrage, vom dänischen Generalzollkammer- und Commerz-Collegium folgende Antwort unter dem Datum Kopenhagen 8. April, erhalten: „Die königliche Regierung hat beschlossen, dass bis weiter aller Handel, sowohl zwischen dem Königreiche und den Herzogthümern, wie auch zwischen diesen und dem Auslande, seinen ungestörten Gang habe und in Folge hievon keine extraordinären Verhaltungsmaassregeln vorzunehmen sein werden" [1]. Nach Allem was bereits vorgegangen, ist es schwer, diesem amtlichen Erlass eine andere Deutung zu geben, als dass er die Gewarnten sicher machen und heranlocken sollte. Die provisorische Regierung modificirte unterm 15. April ihre Be-

1) Börsenhalle No. 11, 136.

kanntmachung vom 4. dahin: dass jenes Verbot alsdann wegfallen solle, „wenn von dem Rheder oder Führer der Schiffe der am Abgangsorte befindlichen Zollbehörde ein von dem Königlich dänischen Marineminister oder in dessen speciellem Auftrage ausgestellter Seepass eingeliefert wird, welcher für die unbehinderte Beendigung der beabsichtigten Reise Gewähr leistet.“ Diess ist noch immer ganz im Sinne der ursprünglichen Verordnung; sie sollte zur Sicherheit der Betheiligten dienen, Nichts weiter.

Ganz andrer Art ist die Verfügung, welche die provisorische Regierung am 1. Mai erliess: — „Nachdem der Krieg zwischen den Herzogthümern Schleswig-Holstein und dem Königreiche Dänemark ausgebrochen ist, wird alle und jede Verbindung der diesseitigen Staatsangehörigen mit dem Feinde hierdurch untersagt. Namentlich haben die an den Küsten Wohnenden sich jedes Verkehrs mit den feindlichen Kriegsschiffen [1] zu enthalten. Die Uebertreter dieses Verbots sind sofort zu verhaften, nach der Festung Rendsburg zu transportiren und vor Gericht zu stellen, um nach Befund der Umstände mit der gebührenden Strafe belegt zu werden.“ Das einzig Auffallende an dieser Verfügung ist, dass sie so spät erst, dass sie volle drei Wochen später datirt, als der bekannte Aufruf zur Volksbewaffnung (Rendsburg, 8. April), in welchem die provisorische Regierung den Kriegszustand in diesen unzweideutigen Worten anerkannt hatte: „seitdem die unversöhnlichen Feinde unsres Vaterlandes den Krieg begonnen haben, muss der vorzügliche Zweck der Volksbewaffnung die Vertreibung des Feindes aus den Gränzen des Herzogthums Schleswig sein.“ Wir

1) Das Verbot des Verkehrs mit den feindlichen Kriegschiffen könnte als gänzlich selbstverstanden erscheinen. Es wird aber nicht selten nöthig erachtet, ein solches Verbot ausdrücklich zu erlassen. So erschien in Buenos Ayres am 27. August 1845 ein Decret, das jede Art von Verkehr mit den englischen und französischen Kriegschiffen (dem Blocade-Geschwader) untersagte. Selbst nachdem (am 11. Juni 1848) die Blocade aufgehoben war, wurde die Gültigkeit des Verbots am 15. Juli 1848 auf's Neue bestätigt, und nur erst als die freundlichen Beziehungen wieder ganz hergestellt waren, das Decret ausser Kraft gesetzt. Archivo Americano (Buenos Ayres, 1850) Neue Serie Nr. 18. S. 44.

haben auf die Umstände bereits hingewiesen, aus welchen diese und ähnliche Schwankungen zu erklären sind.

Aber es entsteht die Frage, ob ein ausdrückliches Verbot des Verkehrs mit dem Feinde erforderlich ist, ob nicht vielmehr der Kriegsstand dies Verbot schlechthin mit sich bringt. In dieser Beziehung gehen die Ansichten auseinander. Die strengere der älteren Völkerrechtslehrer wird von den Engländern und Americanern festgehalten; in Deutschland hat von jeher Theorie und Praxis milderen Grundsätzen sich zugeneigt.

Wheaton[1]), Manning[2]) und Wildman[3]) betrachten das Aufhören aller friedlichen Verkehrsbeziehungen als eine Selbstfolge des Ausbruchs der Feindseligkeiten. Englische und americanische Gerichtshöfe[4]) haben mit grosser Consequenz und Strenge, in einzelnen Fällen, wo das Geschäft schon vor dem Ausbruch des Krieges eingeleitet war, mit grosser anscheinender Härte diese Ansicht durchgeführt. Und zwar ist's nicht etwa die besondre Gesetzgebung dieser Länder, auf welche die Entscheidungsgründe sich beziehen, sondern es wird behauptet, das Aufhören alles Verkehrs sei ein allgemein völkerrechtlicher Grundsatz, mit andern Worten, es ergebe sich mit innerer Nothwendigkeit aus dem Begriff des Krieges. Ganz in diesem Sinn sagt ein Circular des Schatzamtes in Washington vom 30. Juni 1846: „Da zwischen zwei mit einander im Kriege befindlichen Nationen dem Völkerrecht zufolge aller Handel und Verkehr durch den Krieg aufgehoben ist, so dürfen auch während des jetzt zwischen den Vereinigten Staaten und Mexico bestehenden Kriegs-

---

1) Digest of the Law of Maritime Captures and Prizes (Newyork 1815) S. 159—174; 209—227. Ebenso in seinem Völkerrecht IV. 2. §. 13. S. 295—305 der französischen Ausgabe. Ein Aufsatz „über die Handelsbeziehungen zwischen den V. Staaten und Mexico während des gegenwärtigen Krieges“ von F. O. Dorr in Newyork, im Septemberheft des Jahrgangs 1846 von Freeman Hunt's Monatsschrift „The Merchants Magazine“ (S. 250—255) stellt übersichtlich die in America geltenden Grundsätze zusammen, und ergänzt die in Wheaton's Digest angeführten americanischen Rechtsfälle.

2) Commentaries on the Law of Nations (London, 1839) S. 122—124.

3) Institutes of International Law (London, 1850) 2r Bd. S. 8; 15—23.

4) Bei Wheaton und Wildman, a. a. O.; vergl. auch Marshall on the Law of Insurance (London, 1808) 1, 87.

zustandes keine Schiffe oder Waaren von irgend einem Hafen oder Platze in den Vereinigten Staaten nach irgend einem Hafen oder Platze in Mexico abgehen, es sey denn, dass letzterer sich zur Zeit im Besitz der Vereinigten Staaten befinde“ (Börsenhalle, No. 10, 608). — Als Dänemark dem Continentalsystem sich anschloss, fing es an, aus den strengeren Grundsätzen zu argumentiren. Eine Verordnung vom 31. October 1807, die auch in den deutschen Herzogthümern publicirt ist, sagt im Eingang: „Da aller Handel und Verkehr mit unsern und des Reichs Feinden schon an und für sich ein Verbrechen ist, auch insonderheit im gegenwärtigen Kriege nach unserer Verordnung vom 9. September d. J. nicht stattfinden darf“ u. s. w. Dann folgt im Einzelnen die sehr harte Strafandrohung: „§. 1. Jeder Handel mit grossbritannischen Unterthanen ohne Ausnahme, auch wenn er nur mittelbar geführt würde, soll durch nachdrückliche Gefängnissstrafe geahndet werden. Ist ein solcher Handel aber von der Beschaffenheit, dass er eine unmittelbare Verbindung mit unsern und des Landes Feinden voraussetzt, so soll der Schuldige die Todesstrafe erleiden.“ (Chronolog. Sammlung der Schleswig-Holst. Verordnungen 1807, No. 120. S. 201.) Am 9. Juli 1811 erging ein Kanzleischreiben, betreffend die Bestrafung der Fischer, die wenn auch nur einen gezwungenen Verkehr mit dem Feinde gehabt (es waren nämlich bei einer Insel einige Blankeneser „durch Sorglosigkeit“ in die Gewalt feindlicher Kreuzer gerathen, und hatten ihre Böte dabei eingebüsst). Die angedrohte Strafe war, sich drei bis sechs Wochen der Fischerei zu enthalten (Chronolog. Sammlung 1811, No. 144. S. 164. Vergl. unten Anmerk. 27.) — Es wird die Gefahr für den Staat, die grosse Versuchung für den einzelnen Bürger geltend gemacht, welche bei einer unveränderten Fortdauer der Privatbeziehungen unausbleiblich eintreten werde; es wird auch daran erinnert, dass mit dem Kriege der gemeinsame Rechtszustand für die Individuen der kämpfenden Nationen abgebrochen ist, dass der Feind vor den Gerichten in Feindes Land nicht Recht giebt noch Recht nimmt, dass die „persona standi in judicio“ ihm abgeht. Der letztere Grund beweiset offenbar zu viel. Es ist richtig, die Unsicherheit ist vollkommen;

aber wenn nun der Handeltreibende sich ihr aussetzen will, ist es die Sache des Staates, ihn nicht allein zu warnen, sondern durch Verbot und Strafandrohung ihn zu bevormunden? Auch jener erstere Grund beweiset zu viel. Es wird ganz allgemein zugegeben, dass das Interesse des Staates jene Gefahr überwiegen, und dass eine Ueberwachung des Verkehrs sie vermindern kann. Das System der Licenzen, das von einer Regierung nach der andern angewendet worden, bald für gewisse, schwer zu entbehrende Waaren, bald für gewisse Wege und Endpunkte des Verkehrs, bald für einzelne Individuen oder Classen von Individuen, diess System zeigt genugsam, dass man selbst in England die Strenge der Grundsätze mit dem Spielraum, welchen die Interessen in Anspruch nehmen, einigermassen auszugleichen bemüht ist. Der praktische Ausdruck des Grundsatzes ist also dieser: Es ist keinem Staatsangehörigen verstattet, ohne die Erlaubniss der Staatsgewalt in irgend welchen Verkehr mit den Angehörigen des feindlichen Staates sich einzulassen. Nur die Regierung kann Licenzen ausstellen, und sie kann zur Annahme von Licenzen, welche die feindliche Regierung anbietet, ermächtigen. In solchen Fällen, sagt Wildman, (1, 41) wird für einen besondern Zweck der feindliche Charakter durch die Zustimmung des Staatsoberhauptes suspendirt; ebendaher auch leitet er die Befugniss des mit einer Licenz versehenen feindlichen Unterthans ab, im Admiralitätsgericht seine Ansprüche geltend zu machen. In dieser Weise gestellt, wird der Grundsatz durch eine Reihe von Argumenten unterstützt, welche man insbesondere in den Entscheidungsgründen eines americanischen Gerichtshofes entwickelt findet, und welche unsers Bedünkens keine Widerlegung zulassen. Mit Recht wird die demoralisirende Wirkung hervorgehoben, wenn es dem Ermessen, der Gleichgültigkeit, der Gewinnsucht des Einzelnen überlassen werde, wie weit er seine Privatbeziehungen zu den Angehörigen des feindlichen Staates beibehalten oder ausdehnen wolle. Unleugbar sei an die Benutzung einer vom Feinde ausgesprochenen allgemeinen Erlaubniss, und noch mehr an specielle, vom Feind ertheilte Licenzen, die Voraussetzung geknüpft, dass man, um Gebrauch davon zu machen, ein Verfahren, wie es Neutralen

zukomme, einzuhalten habe. Ob man denn aber dem Einzelnen gestatten könne, nach eigenem Gutdünken sich gewissermaassen neutral zu erklären, während sein Vaterland, sein Volk im Kriege begriffen? Ob man ihm freistellen wolle, sich selbst in eine Lage zu versetzen, in welcher ihm z. B. unmöglich sein würde, einem Landsmann, der vom Feinde bedrängt sei, beizuspringen, denselben nöthigenfalls durch Anwendung von Gewalt zu befreien? Nur allein das öffentliche Interesse könne es rechtfertigen, wenn der Einzelne auf solche Voraussetzungen eingehe, und ob ein ausreichendes öffentliches Motiv vorliege, darüber habe einzig nur die Staatsgewalt zu entscheiden. Diese Ansicht ist allerdings, ganz unabhängig von der Gesetzgebung oder dem Herkommen in diesem oder jenem Lande, einem allgemeinen Gesichtspunkte entnommen. Sie beruht auf der Ueberzeugung, dass ohne ein reges, zur Anstrengung und zur Entsagung bereites, Gesammtgefühl aller Glieder einer Nation an keinen Ernst des Krieges zu denken ist. In diesem Sinn ist das Abbrechen des Verkehrs die Regel, die Verstattung bleibt die Ausnahme, oder, wie Bynkershoek in einer oft angeführten classischen Stelle sich ausdrückt: verstattet man den Verkehr, sei's im Allgemeinen, sei's im Besondern, so wird immer, so weit die Vergünstigung reicht, der Kriegszustand suspendirt [1].

Bei der deutschen Völkerrechtslehre herrscht eine andere Auffassung vor. Nau [2], Martens [3] und Heffter [4] reden von der Befugniss der Staatsgewalt, den Unterthanen allen Verkehr mit dem Feinde zu untersagen, worin schon liegt, dass

---

1) Quaest. Jur. Publ. I. 3. S. 168 (Köln, 1761). Diess ist auch der Sinn des Ausdrucks: *sufferentia guerrae*, der zu Ende des 13. Jahrhunderts vorkömmt, als Eduard I. und Philipp der Schöne sich einigten, dass während des Krieges zwischen England und Frankreich der Handel ungestört seinen Gang fortgehen sollte — *ut libera nihilominus utrinque forent commercia, adeoque cum mercatoribus hinc illinc quibuscunque induciae*, sagt Selden Mare clausum c. 27. p. 447 (London, 1636). Vergl. Marquard de jure Mercat. l. I. c. 16. p. 143.

2) Grundsätze des Völkerseerechts (Hamburg 1802) §. 263. S. 386.

3) Précis du droit des gens (3. Ausg. Göttingen 1821) § 269. S. 458.

4) Das europäische Völkerrecht der Gegenwart (Berlin, 1844) §. 129. S. 217, 8.

sie ein solches Verbot nicht als Regel, sondern als Ausnahme betrachten. Es kann befremden, nachdem Heffter ausdrücklich eingeräumt hat, „es liege in der Natur der Sache, dass ein ungestörter Handelsverkehr zwischen den Unterthanen der streitenden Theile nicht zugelassen werden könne", dass er denn doch gegen die strengere Ansicht polemisirt und erklärt, es bedürfe eines ausdrücklichern, allgemeinern Handelsverbotes, um eine absolute Handelssperre zu begründen [1]). Dass diese Auffassung dem Herkommen in Deutschland entspricht, lässt sich nicht bezweifeln. Sie liegt auch der betreffenden Stelle des preussischen Landrechts zu Grunde, die wir hieher setzen, da wir Anlass haben werden, darauf zurückzukommen — „Ohne besondere Erlaubniss der Obrigkeit darf kein Einwohner des Staates sich zu Kriegszeiten mit irgend Jemanden von feindlicher Seite in heimliches Vernehmen einlassen. Wer, seiner Privatgeschäfte wegen, zu Kriegszeiten Reisen in feindliche Lande vornehmen muss, ist die schriftliche Erlaubniss seiner Obrigkeit nachzusuchen verbunden. Briefwechsel in feindliche Lande darf ohne dergleichen besondere Erlaubniss nicht anders als durch den Weg der öffentlichen Posten, auch nie in Ziffern, oder andern geheimen Zeichen geführt werden." [2]) Was in diesen Sätzen, wie in Heffters Bemerkung über ungestörten Handelsverkehr, an die strengere Ansicht einigermaassen erinnert, ist die Andeutung, dass

1) Die Strenge der ältern französischen Seeordonnanzen ist bekannt. Sie bedrohten die Schiffe französischer Unterthanen, welche feindliches Gut an Bord hatten, und die Waaren französischer Unterthanen an Bord feindlicher Schiffe mit der Confiscation, setzten also das allgemeine Handelsverbot als selbstverstanden voraus. Massé, ohne sich auf eine Erörterung dieser Voraussetzung einzulassen, bezweifelt die fortdauernde Gültigkeit jener Bestimmungen, weil sie in dem Beschluss der Consuln vom 2. Prairial des Jahres XI. (welcher die Ordonnanz Ludwigs XIV in diesem Stück nahezu vollständig ersetzt) sich nicht wieder aufgenommen finden. Er bemerkt: es würde im Fall eines Seekrieges eines neuen Gesetzes bedürfen, welches den Verkehr mit dem Feinde und die Benützung seiner Schiffe verbiete, indem sonst französische Waaren am Bord feindlicher Schiffe nicht als gute Prise erklärt werden könnten. Le droit commercial, dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil. Bd. I. (Paris, 1844) Nr. 335. S. 320.

2) Preuss. A. L. R. II. 20. §. 120—122.

die Staatsgewalt die Ueberwachung des Verkehrs der Staatsangehörigen mit dem Feinde glaubt sich vorbehalten zu müssen.

Den Ursprung der laxeren Auffassung in Deutschland nehmen wir keinen Anstand in den politischen Verhältnissen zu suchen. Der Kaiser pflegte den einmal beschlossenen Reichskrieg, nächst der Kriegserklärung, mit einem allgemeinen Commercien-Verbot, in der Form von Inhibitorien oder Dehortatorien, zu eröffnen. Wer weiss es nicht, dass die Ausführung solcher kaiserlicher Befehle von dem guten Willen der Territorial-Regierungen abhing. Und bei diesem Befehl hatte es noch seine ganz besondre Bewandtniss. Schon unter Kaiser Max hatten, während des Krieges mit Venedig, die oberdeutschen Reichsstädte die Aufhebung [1] eines Handelsverbotes erwirkt, „damit nicht Gewerbe und Handtierung der Reichsunterthanen in fremde Hände geriethen.“ Seit dem westphälischen Frieden pflegten die Hansestädte sich de- und wehmüthig an den Kaiser zu wenden, um mit der Handelssperre verschont zu werden. Ganz vergeblich sind ihre Gesuche nie geblieben; bald ward ihnen förmliche Erlaubniss, bald mindestens Connivenz zu Theil; sie brachten es dahin, dass ihre Verträge mit Frankreich, wonach ihre Flagge auch während des Reichskrieges als neutral gelten sollte, mit der kaiserlichen Genehmigung, die sie pflichtschuldig vorbehalten hatten, ausdrücklich versehen wurden [2]. Jede Bevorzugung dieser Art konnte nur ein ungesundes Verhältniss begründen. Kam die Sache am Reichstag zur Sprache, so gab es heftige Debatten; einige Reichsstände, Brandenburg etwa und Sachsen, sahen in der Begünstigung der Städte einen Vortheil für die von ihnen auswärts zu verwerthende deutsche Industrie; Andre hatten

1) Häberlin's Reichsgeschichte 9, 486.

2) In einem zweiten Artikel, welcher die Stellung der Neutralen im dänischen Kriege behandeln soll, wird der Ort sein, die mehreren norddeutschen Staaten zugeschriebenen Sonderverhandlungen und bei dieser Gelegenheit auch jene früheren Vorgänge zu beleuchten. Einstweilen mag verwiesen werden auf Selpert Bemerkungen über das Verbot des Commerzes in deutschen Reichskriegen (Regensburg, 1793. 4.), auf die Schriften von Büsch und auf mein Programm „von der Neutralität des deutschen Seehandels in Kriegszeiten“ (Hamburg, 1841. 4.), in welchem die Verhandlungen mit Frankreich aus archivalischen Quellen dargelegt sind.

kein Hehl, dass sie eben desshalb auf die (mit den Inhibitorien meist gleichzeitig auferlegte) Fortschaffung des französischen Gesandten so sehr drangen, „damit denen Hamburgern desto eher und mehr die Hoffnung und der Appetit zu solchen ägyptischen Fleisch- und Knoblochtöpfen vergehen möge.“ Dass andre Reichsstände nicht eben sich befleissigten, ihren Unterthanen ernstlich zu verbieten, was der Kaiser den Hansestädten nachgelassen, das sagt sich von selbst; und im Grunde auch diess, dass unter allen Umständen Andre in der Lage waren, einen kaiserlichen Befehl ruhig zu den Acten zu legen, dessen strenge Befolgung die Städte ganz unterwürfig, ein und das andre Mal wohl unter Offerirung eines *Don gratuit* an vornehme Minister, deprecirten. Das Monitum zur künftigen Wahlcapitulation, welches vom reichsstädtischen Collegium dem kurfürstlichen Wahlconvente im Jahr 1790 überreicht ward, ist zwar ebenso ohne directe Folge geblieben, wie die ähnlichen auf Fortdauer des „freien und unschädlichen Commerzes“ gerichteten Vorstellungen Hamburgs im Jahr 1741; aber bemerkenswerth war doch, dass die Inhibitorien vom 10. December 1792 nicht wie früher ein Generalverbot der Handlung und Schifffahrt, sondern nur ein Ausfuhrverbot gewisser Waaren (darunter freilich auch grobe Leinwand, Vieh und Getreide) enthielten, und dass der Kaiser zur Erwägung des Reichstages die Frage verstellte: „was in Betreff des Commerzes mit Frankreich zu verfügen nöthig oder nützlich sey?“ Das Reichsgutachten erfolgte am 22. März 1793 dahin: die Handlung solle aufrecht erhalten werden, sofern sie nicht von Frankreich gebrochen werde. Wie diess mit dem Inhibitorium in Einklang zu bringen, wird nicht gesagt.

Es ist demnach diese Materie eine von denjenigen gewesen, in welchen die deutsche Anarchie seit dem westphälischen Frieden ganz besonders sich gespiegelt hat. Nehme man (um doch auch ein Beispiel zu geben, wie die Strenge gehandhabt ward) den folgenden Fall. Als das Inhibitorium vom December 1792 erschienen war, wandte sich wie gewöhnlich der Hamburgische Senat an den Kaiser, um die officielle Bekanntmachung in Hamburg zu verbitten. Die Antwort kam erst gegen Ende März 1793 in Hamburg an; sie ging dahin, das Inhibitorium solle zwar sei-

nem ganzen Inhalt nach befolgt werden, die förmliche Promulgation aber könne unterbleiben. Natürlich musste dieser Bescheid der Kaufmannschaft unter der Hand wenigstens mit Umgehung der amtlichen Form zur Kunde gebracht werden. Nun war der 27. März, an welchem der kaiserliche Gesandte die Antwort aus Wien erhielt, Mittwoch vor Ostern; es folgten die Feiertage; am Mittwoch nach Ostern, 3. April, war die erste Rathssitzung, in welcher die erforderlichen Maassregeln angeordnet wurden. Am 30. März ging ein Hamburgisches Schiff, das schon längere Zeit mit 80 Last Weizen für einen französischen Hafen befrachtet, durch Wind und Wetter aber bis dahin in Hamburg zurückgehalten war, die Elbe hinunter. Es ward von dem bewaffneten Schiff, welches zur Einschärfung des Stader Zolls vor der Schwinge liegt, angehalten und aufgebracht, ungeachtet der „Schnapphahn“ mit niedersegelnden Fahrzeugen auf der Welt nichts zu schaffen, auch für sein Thun keinerlei Vollmacht, nicht einmal vom Directorium des niedersächsischen Kreises hatte. Am selben Tag erschien ein Altonaisches Schiff, ebenfalls mit Korn geladen; es ward gleichfalls untersucht und angehalten. Die Regierung zu Glückstadt hatte die Befugniss zur Bekanntmachung des kaiserlichen Inhibitoriums in Kopenhagen eingeholt; die Erlaubniss verzögerte sich, und der kaiserliche Befehl konnte erst am Ostersonntag den 31. März im Holsteinischen von den Kanzeln verlesen werden. Die „königlich dänische Regierung“ in Glückstadt machte geltend, dass am Tage, da das Altonaische Schiff gesegelt, das Verbot in Holstein noch nicht publicirt gewesen; das Schiff ward also ohne Weiteres freigelassen. Ein zweites Altonaisches Schiff, mit Korn nach Frankreich bestimmt, wollte später nach erfolgter Publication des Verbots an der Schwinge vorbeisegeln, ward angehalten, aber wieder freigegeben und nach Glückstadt geschickt, weil die dortige Regierung den Fall, wie natürlich, zu ihrer Befugniss erwachsen ansah.

Aber das Hamburgische Schiff? Die Eigner von Schiff und Ladung wurden nach Stade vorgeladen. Sie waren Thoren, stellten sich durch ihre Anwälte, liessen sich ein. Die „königlich grossbritannische, Braunschweig-Lüneburgische Regierung“ in

Stade erkannte am 6. September 1793 „kraft habenden besonderen allerhöchsten landesherrlichen Auftrages“ und „von Rechts wegen“, dass die Ladung Weizen dem „königlichen Fisco“ ver-verfallen sei, und „unter Vorbehalt der in den Reichsgesetzen verordneten, dem Magistrat der Reichsstadt Hamburg von uns bereits überlassenen besonderen Bestrafung“ anmit confiscirt werde. Der Anwalt wandte sich nach Celle; das Oberappellationsgericht aber nahm die Sache nicht an, weil die Regierung in Hannover dieselbe für eine Regiminalsache erklärt hatte. Das Schiff lag im Jahr 1797 noch in der Schwinge; die Kosten für den Unterhalt des Schiffers und der angestellten Wächter waren zu einer ziemlichen Summe angelaufen; endlich ging der Schiffer, ohne zu fragen, davon; der Eigner gab das Schiff preis. Nach 6 Jahren ward dem Eigner das Schiff gegen einen Cautionsrevers wieder übergeben; es ward von beiden Theilen damals zum vierten Theil des Werthes taxirt, den es vor seiner Einschleppung in die Schwinge gehabt [1]). Dieser Fall giebt nach mehreren Seiten hin den anschaulichsten Begriff von der Bedeutung eines kaiserlichen Verkehrsverbotes, und von dem Gebrauch, welchen die Behörden in deutschen Reichslanden im Namen fremder Kronen davon zu machen verstanden.

Einige Züge zum Bilde der deutschen Anarchie bietet denn auch die Geschichte der Maassregeln in Bezug auf den Verkehr mit dem Feinde im ersten Jahr des dänischen Krieges. Die Hamburgischen Zeitungen [2]) enthielten unter den Schiffsanzeigen im Mai und Juni die Namen zweier dänischer Schiffe, welche durch Hamburgische Schiffsmakler von Altona aus expedirt werden sollten. Am 10. Juni las man unter den Inseraten der Börsen-Halle das folgende: — „Nach den heutigen wöchentlichen Nachrichten ist eine Kopenhagener Brigg in Altona in Ladung gelegt. Wird unsere politische Gleichgültigkeit so weit gehen,

1) Büsch publicistisches Gutachten (December 1793). Nicht in den Buchhandel gekommen, aber wieder abgedruckt im dritten Band von Büsch und Ebeling's Handlungsbibliothek S. 494—559. Nachtrag, ebendas. 638—640. Ferner Büsch Bestreben der Völker, 2. Ausgabe (1800) S. 453.

2) Börsenhalle N. 11,170 (19. Mai 1848); 11,171; 11,172; 11,184; 11,186; 11,188; 11,190 (11. Juni).

dass wir — während unsre Schiffe im Hafen unthätig liegen müssen — feindlichen Schiffen gestatten, sich den Erwerb anzueignen, den ihre Nation unserer Rhederei gewaltsam entzieht? und welches sind die patriotischen Kaufleute, die mit einem feindlichen Schiffe Verladungen zu machen sich nicht schämen? F. M.“ Tags zuvor war in Berlin von Rodbertus in Bezug auf den Verkehr mit dem Feinde, in andern als preussischen und mecklenburgischen Häfen, interpellirt worden. Der Minister antwortete mit Anführung dessen, was in Bezug auf die Embargo-Frage (die weiter unten erörtert werden soll) in den verschiedenen Staaten geschehen war. Die Antwort war insofern zur Sache, als die Frage nahe lag, was denn die Dänen abhalten sollte, wenn sie mit ihren Schiffen ohne alle Gefahr in deutsche Häfen einlaufen konnten, es nun auch wirklich zu versuchen? Indessen brachte Preussen in der 64. Sitzung des Bundestags am 17. Juni die dem Vernehmen nach fortbestehenden directen Verkehrsbeziehungen mehrerer norddeutscher Staaten mit Dänemark zur Sprache.

Preussen entfernte sich damit gar weit aus der Bahn deutscher Vorstellungen. Die Institutionen des deutschen Bundes enthielten Nichts über den Fall; der Bundestag hatte es abgelehnt, von sich aus zu bestimmen, wie es mit dem Embargo gehalten werden sollte; man hätte also ein Verkehrsverbot nur aus dem Gesichtspunkte eines zwischen den deutschen Staaten bestehenden Kriegsbündnisses begründen können. Da hätte man allerdings bei den Engländern, die es mit den Maassregeln ihrer Verbündeten sehr genau nehmen, dies Raisonnement angetroffen [1]: — „es kümmert keinen andern Staat, wie weit ein einzelner Kriegführender sein eignes Recht schwächen und verwässern mag (*dilute*); aber anders ist's, wenn verbündete Völker eine gemeinsame Sache gegen einen gemeinsamen Feind verfolgen; da muss man einen wenigstens stillschweigenden Vertrag annehmen, dass nicht ein Einzelner etwas thun soll, um den gemeinsamen Zweck zu vernichten.“ Dagegen würde man bei einem preussischen [2] Völker-

1) Wildmann, Institutes of international law 2, 21.
2) Heffter, Völkerrecht der Gegenwart §. 129. S. 218.

rechtslehrer gefunden haben, kein Alliirter könne einem andern Alliirten eine absolute Prohibition, wenn sie nicht schon durch Vertrag fest stehe, zur Pflicht machen wollen; oder wie er denn sich anmaassen dürfte, dem Verbündeten Gesetze seines Verhaltens vorzuschreiben?

Nur eine einzige Regierung konnte nicht umhin, von der Beschwerde Preussens am Bundestag und von deren Veranlassung, wenn auch verspätete, Notiz zu nehmen. Die provisorische Regierung Schleswig-Holsteins erliess am 24. Juni die folgende Bekanntmachung: — „Obgleich die Verfügung der provisorischen Regierung vom 1. Mai d. J., betreffend die Untersagung jeglichen Verkehrs mit dem Königreich Dänemark, alle und jede Verbindung der diesseitigen Staatsangehörigen mit dem Feinde verbietet, so ist doch ein einzelner Fall hieselbst zur Anzeige gebracht, wo ein in Dänemark zu Hause gehörendes Schiff von einem südamericanischen Hafenplatze zurückkehrend, in einem schleswigholsteinischen Hafen eingelaufen und dort, angeblich mit der Bestimmung nach einem andern americanischen Hafen, wieder befrachtet ist. Da nun ein solcher Verkehr hiesiger Staatsangehöriger mit dänischen Handelsschiffen von dem oben erwähnten Verbot unzweifelhaft betroffen wird, so ist jenes Schiff vorläufig mit Beschlag belegt, und eine strenge Untersuchung der mit dieser Gesetzübertretung verbundenen Thatumstände angeordnet. Die provisorische Regierung bringt Obiges zur öffentlichen Kunde und schärft hiebei den Obrigkeiten sowie den Privaten die strengste Beobachtung des Verbotes vom 1. Mai d. J. ein." In der 69. Sitzung vom 5. Juli machte der schleswig-holsteinische Bundestagsgesandte die Anzeige über diese Maassregel. Inzwischen hatte am 25. Juni auch der Hamburgische Bundestagsgesandte eine Mittheilung gemacht, dass die Gerüchte über den beregten Verkehr mit Dänemark theils auf Irrthum beruhen, theils dieser Verkehr, insoweit es noch stattfinde, seither nicht wohl habe abgebrochen werden können. Diese und ähnliche Mittheilungen wurden dem vereinigten politischen und Embargo-Ausschuss zugewiesen. Die Tage der Bundesversammlung waren gezählt. Doch darf man nicht zweifeln, dass sie auch bei längerem Leben vollkommene Beruhigung daraus würde geschöpft haben.

Es ist noch anzuführen, dass, nach Genehmigung des Malmöer Waffenstillstandes durch das Parlament, die provisorische Regierung am 22. September den Verkehr mit Dänemark bis auf Weiteres wieder gestattet und die Verbote ausser Kraft gesetzt hat. Beim Wiederausbruch des Krieges im nächsten Frühjahr erschien folgende kurze Verordnung (7. April 1849): — „Nachdem die Feindseligkeiten zwischen den Herzogthümern Schleswig-Holstein und dem Königreiche Dänemark wiederum begonnen haben, wird alle und jede Verbindung der Bewohner der Herzogthümer mit dem Feinde, namentlich auch jeder Verkehr mit den feindlichen Kriegsschiffen bei Vermeidung strenger Ahndung untersagt." Dieses Verbot ward, nach dem zweiten preussischen Waffenstillstand, am 4. September 1849 suspendirt, nach dem dritten dänischen Angriff auf die Herzogthümer aber am 18. Juli 1850 wiederum in Kraft gesetzt. Von dänischer Seite hat der Dictator Tillisch am 15. October 1850 verordnet wie folgt: — „Das Obercommando der activen Armee hat sich aus militärischen Gründen unterm 14. d. M. veranlasst gesehen, alle Schifffahrt von schleswigischen Häfen und Küsten nach holsteinischen Häfen und Küsten bis weiter zu verbieten, und die königliche Marine wird die Aufrechthaltung dieses Verbots überwachen. Indem Vorstehendes hiemit zur öffentlichen Kunde gebracht wird, wird zugleich den Zollämtern des Herzogthums Schleswig aufgegeben, Fahrzeuge nach holsteinischen Häfen und Küsten bis weiter nicht auszuklariren."

2. Der Postenlauf während des Krieges.

Wir haben bereits bemerkt, dass man nur allmälig sich an den Gedanken gewöhnte, die hergebrachte Postverbindung unterbrochen zu sehen. Ein Circular der provisorischen Regierung an die Postämter in den Herzogthümern vom 14. April 1848 wies dieselben an, alle aus Dänemark oder von dänischen Behörden kommenden Sendungen, die als „königliche Dienstsache" bezeichnet seien, bis weiter nicht an die Addressen abzuliefern, sondern mit erster Post an den Absendungsort zurückgehen zu lassen, und, da durch den Einmarsch dänischer Truppen im

grösseren Theil des Herzogthums Schleswig der regelmässige Postverkehr einstweilen unterbrochen sei, die Absender von Briefen und Packeten auf diesen Umstand aufmerksam zu machen. Am 27. April verfügte die provisorische Regierung „in Folge des gegenwärtigen Kriegszustandes“, wie folgt: „es sind die bestehenden Postverbindungen zwischen den Herzogthümern Schleswig-Holstein und Dänemark bis weiter aufgehoben.“ Tags darauf ertheilte ein Mitglied der provisorischen Regierung dem Director des dänischen Oberpostamtes in Hamburg, dem Grafen Holck, den Befehl, die Sendungen nach und von Dänemark einzustellen, und den Namen des Oberpostamtes in ein „schleswig-holsteinisches“ umzuändern. Als der Director sich weigerte, ward er suspendirt. Die Börsen-Halle fieng Feuer. „Uns scheint es“, schrieb sie am Tage, da dies vorgegangen war, am 28. April, „uns scheint es keine richtige Maassregel, den Krieg der Staaten auf die Privatverhältnisse zu übertragen. Wir hoffen daher von unsrem Senate zuversichtlich, dass er so schnell als möglich Anstalten treffen werde, um Hamburg auf einem andern Wege eine Communication für Briefe u. s. w. mit Dänemark zu verschaffen. In jetziger Zeit lässt sich eine solche Communication nicht mehr hemmen, geschieht es dennoch, so muss es den Ruin beider Theile nach sich ziehen“.

Nun ist es an dem, dass über den Postenlauf für Kriegszeit sehr verschiedenartige Verfügungen sich finden, und dass es nicht an Beispielen fehlt, wo derselbe ganz frei und ungestört gelassen ward. Das älteste Beispiel dieser Art ist unsres Wissens der während des Krieges geschlossene Vertrag zwischen Schweden und den Niederlanden vom 26. November 1675, dessen 15. Artikel ausdrücklich dem Postenlauf alle mögliche Freiheit zusichert[1]. Der nächste Fall einer ausdrücklichen Convention ist von 1744, zwischen Grossbritannien und Frankreich, nachdem letztere Macht der erstern den Krieg erklärt hatte; die Packetböte zwischen Dover und Calais sollten mindestens noch sechs

1) Literarum et postarum transitus non modo per utriusque partis resp. terras, sed utriusque partis foederatorum ditiones et provincias liber et neutiquam impeditus instituatur, ita ut literae sine ullo impedimento dehinc libere reciproce commeare possint. Bei du Mont Corps dipl. VII. 1. 316.

Monate hindurch fortgesetzt und unter keinerlei Vorwand belästigt werden; selbst im Fall dass sich Missbräuche ergeben würden, soll keine Gewalt geübt, sondern einfach die nächste Expedition eingestellt werden. Dies ist immer auffallend genug zu einer Zeit, da man der Einschiffung des Prätendenten in irgend einem französischen Hafen am Kanal entgegensah. Viel begreiflicher ist, dass nach Ablauf der sechs Monate sich laute Stimmen gegen die von Seiten mancher Kaufleute lebhaft gewünschte Fortdauer dieser Verbindung erhoben. Einer der Gründe für dieselbe war, dass die Holländer im letzten Kriege mit Frankreich (also im spanischen Erbfolgekrieg) den Briefverkehr niemals verboten hatten [1]. Im zweiten schlesischen Kriege liess Friedrich der Grosse dem sächsischen Hofe die Versicherung geben, dass die Posten freien Lauf haben sollten [2]. Während des siebenjährigen Krieges wurden bald die strengeren, bald die milderen Grundsätze befolgt, und man muss sich hüten, auf einzelne Notizen weitgehende Schlüsse zu bauen. So z. B. würde man ohne Zweifel irren, wenn man aus den häufig in diesem Kriege vorkommenden Verboten der „Correspondenz" oder „der verdächtigen Correspondenz" [3] auf einen fortdauernden Postverkehr schliessen wollte. Wenn man liest, dass beim Ausbruch des Krieges zwischen Preussen und Schweden 1757 der Handel und Wandel ungestört fortgegangen, auch aus den preussischen Landen Pässe nach schwedisch Pommern ertheilt worden, so würde auch der Schluss auf fortdauernde Postverbindung nahe liegen; und man findet doch, dass in der Convention von Ribnitz vom 7. April 1762, welche gleichzeitig mit dem Waffenstillstand vom selben Datum abgeschlossen worden, der Handelsverkehr zu Lande, das Ertheilen der Pässe und der freie Postenlauf (Art. 6) erst ausdrücklich festgestellt ist [4]. Russland hatte 1757 anfangs allen Briefwechsel mit Preussen gesperrt, die Post über Memel auf-

1) Moser, Versuch des neuesten europ. Völkerrechts IX. 1. 48; 60 ff.

2) Moser, Beiträge zum n. europ. Völkerrecht in Kriegszeiten 3, 239.

3) Moser, Beiträge zum n. europ. Völkerrecht in Kriegszeiten 3, 72; 230; 231.

4) Moser a. a. O. 239. Vergl. mit Martens Recueil de traités Bd. I. S. 40 der zweiten Ausgabe.

gehoben, die Briefe nach Warschau, Oesterreich und Italien über Mietau, die nach den übrigen europäischen Staaten über Schweden und Hamburg dirigirt; auf die vom preussischen Postmeister in Memel geschehene Versicherung, dass der Postcurs in preussischen Landen „bei allen Conjuncturen freien und ungehinderten Lauf heilig behalten sollte“, ward indessen die Verfügung getroffen, dass neben dem über Schweden und Hamburg eingerichteten Postcurs auch die Post über Memel nach wie vor wieder gehen sollte; doch ward kurz darauf die Post über Memel zum zweiten Mal aufgehoben und Alles über Stockholm und Warschau geleitet [1]). Als es im Jahr 1778 sich zum Bruch zwischen Frankreich und Grossbritannien anliess, ward vom Oberpostamt in London bekannt gemacht, dass die Passage zwischen Dover und Calais frei bleiben und die Packetböte richtig abgehen würden [2]).

Wir wissen keine beglaubigte Nachweisung zu geben, wie es zwischen England und Frankreich im Revolutionskriege vor dem Frieden von Amiens gehalten sein mag. Gewiss ist, dass etwas Aehnliches wie die Bestimmungen des Berliner Decrets (21. November 1806) vorher noch nicht vorgekommen. Der zweite Artikel desselben besagt: „aller Verkehr und alle Correspondenz mit den britischen Inseln sind untersagt; es werden folglich Briefe oder Packete, nach England oder an einen Engländer addressirt, oder in englischer Sprache geschrieben, keinen Curs auf den Posten haben, vielmehr weggenommen werden“. Napoleon fühlte, was er that. „Es ist uns schwer geworden“, sagte die Botschaft [3]), mit welcher er das Decret dem Senate mittheilte, „es ist uns schwer geworden (il nous a coûté), die Interessen der Privatleute von dem Zwist der Könige abhängen zu lassen, und nach so vielen Jahren der Gesittung auf die Grundsätze zurückzukommen, welche die Barbarei der früheren Lebensalter der Völker bezeichnen“. Die Anstalten zur Ausführung liessen nicht auf sich warten. Am 24. November richtete Bourienne an den Hamburgischen Senat eine Note, wonach [4])

1) Moser, Beiträge I, 485.
2) Moser a. a. O. 486.
3) Bignon, Histoire de la France. Cap. 66.
4) Nouveau Recueil de traités I, 444. Das Decret das. 439. Um zu

kein Courier und kein Felleisen von England in der Stadt Hamburg, deren Hafen und Gebiet aufgenommen werden, noch daselbst durchpassiren durfte. Wer weiss nun nicht, wie mit unerhörter Wagniss und auf fabelhaften Umwegen die verpönte Verbindung fortgesetzt ward, wie zu einer Zeit, als Todesstrafe auf englischer Correspondenz stand, die Frauen im Arbeitsbeutel die englischen Briefe durchs Thor brachten, und wie einmal im Hamburgischen Thor eine Droschke Stück für Stück entzweigeschlagen ward, weil man ausgespäht hatte, dass die Wände mit Briefen gefüttert seien. In Paris selbst war man zu keiner Zeit ganz abgeschnitten von der Verbindung mit England. Nicht allein die Regierung erhielt fortwährend Journale (liess doch Bonaparte sich regelmässig übersetzen, was sie Schlechtes von ihm sagten), sondern es ward in Paris ein literarisches Unternehmen in jenen Jahren begründet, das offenbar eine regelmässige Verbindung mit England voraussetzte — das Monthly Repository of English Literature, bei Parsons, Galignani & C°., rue Vivienne. Hören wir, wie das in Halle ausgegebene Journal „London und Paris“, das übrigens ohne Unterlass Aufsätze aus der Feder von Hüttner in London brachte, gewissermaassen zu seiner Selbstvertheidigung im ersten Stück des Jahrgangs 1808 (S. 3) sich darüber äussert: — „Bei der wo nicht unmöglichen, doch sehr erschwerten Correspondenz würde England uns jetzt in der That auf einige Zeit eine terra incognita werden, wenn nicht die Franzosen selbst uns Nachrichten von daher zukommen liessen. Ich weiss nicht, auf welchen Wegen sie ihre Correspondenz führen und die englischen Zeitschriften zu erhalten wissen; so viel ist aber gewiss, dass man in Paris dieselben haben muss, denn es ist dort eine eigene englische Zeitschrift entstanden, die als Quintessenz der in England erscheinenden zu betrachten und vor der

zeigen, wie dies Verbot gewirkt, führt Gentz, Mémoires et lettres inédits 410 (Stuttgart 1841) an, es seien vorher der Hamburgischen Post jeden Posttag 20000 und mehr Briefe für England übergeben worden. Wir haben unsre Zweifel in Bezug auf die Genauigkeit dieser Ziffer, da im Jahr 1833 die Gesammtzahl der durch das Hamburgische Postamt nach England gehenden Briefe nicht den zwölften Theil derjenigen Zahl erreichte, die nach Gentz's Angabe, zwei Posttage wöchentlich gerechnet, für das Jahr 1806 herauskommen würde.

Hand die einzige Quelle ist, aus welcher wir Nachrichten über den Zustand von England schöpfen können." Eines der Decrete, welche Napoleons Bruder, der König von Holland, in seines Herzens Angst, aber auch im vollen Bewusstsein der Unausführbarkeit des Gebotenen erliess, enthielt die Bestimmung, dass jedes Schifferboot, das eine Spur von Verkehr mit dem Feinde trägt, das das kleinste Packet von Waaren, Briefen oder Zeitungen an Bord hat, den Behörden verfallen sein soll [1].

Von andern Grundsätzen gingen die Vereinigten Staaten Nordamerikas aus. Als sie ein Embargo und ein Verbot alles Verkehrs in Bezug auf alle Schiffe unter englischer oder französischer Flagge erliessen — ein Beschluss, den sie freilich nur als Zwangsmaassregel, nicht als Kriegsmaassregel betrachtet wissen wollten [2] — so nahmen sie von dem Verbot des Einlaufens ausdrücklich aus: Schiffe, welche Depeschen von ihren Regierungen bringen, und Packetböte, welche keine Ladung und keine Waaren an Bord haben [3]. Zwischen Frankreich und England ist im Jahr 1833 (14. Juni) ein Postvertrag geschlossen, der den wüsten Traum des Continentalsystems bei Seite setzt, und die mildere Praxis von 1744 und 1778 als Grundsatz für die Zukunft hinstellt. Der 13. Artikel nämlich besagt: — „im Fall eines Krieges zwischen den beiden Nationen werden die Packetböte der beiderseitigen Postverwaltungen ihre Fahrt ohne Hinderniss und ohne Belästigung fortsetzen, bis die eine der beiden Regierungen über das Aufhören des Dienstes eine Kundmachung erlässt, in welchem Fall ihnen verstattet sein wird, ungehindert und unter besonderm Schutz jedes in seinen Heimatshafen zurückzukehren [4]."

Wird der Postverkehr mit dem feindlichen Lande nicht unterbrochen, so kann es nur unter dem ausgesprochenen oder doch

1) Decret vom 23. October 1808. Artikel IV. Nouveau Recueil I, 475.

2) Jeffersons Behauptung. S. Bradford, History of the federal government 159 (Boston, 1840).

3) Congressacte vom 1. März 1809. Nouveau Recueil etc. I, 475. Congressacte vom 1. Mai 1810. Daselbst 508.

4) Nouveau Recueil de traités 13, 109.

stillschweigenden Vorbehalt geschehen, dass derselbe gehörig überwacht werde. Bei der einschlagenden Bestimmung im preussischen Landrecht (II. 20. §. 122 — s. oben) ist dies zwischen den Zeilen zu lesen, indem der Briefwechsel in feindliche Lande auf den Weg der öffentlichen Posten beschränkt, und der Gebrauch jeder Geheimschrift untersagt wird. Wenn auch derlei Verfügungen von der Particulargesetzgebung ausgehen, so greifen sie doch in das Gebiet der internationalen Politik ein, und sind nach anerkannten Grundsätzen des Völkerrechts zu beurtheilen. Obgleich von einer Seite her [1]), wo man es eben nicht vorzugsweise erwartet haben würde, mit tugendhaftem Abscheu gepredigt worden: „Erbrechung der Briefe werde überall als Verletzung des Völkerrechts anerkannt", so wird doch der Satz in dieser Allgemeinheit niemals ausreichen, um einem Staat in Kriegszeiten die Ueberwachung des Briefverkehrs mit dem Feinde, nöthigenfalls auch die unter gewissen Voraussetzungen und Formen anzuordnende Erbrechung von Briefen, im Namen des Völkerrechts verwehren zu wollen. Vielmehr gilt fremden Staaten gegenüber derselbe Gesichtspunkt, welcher die Maassregel den eignen Staatsangehörigen gegenüber rechtfertigt. „Soll der Staat" — fragt R. Mohl [2]) mit grossem Recht — „soll der Staat ruhig zusehen, wie Spione, Verschwörer, Diebe sich einer öffentlichen Anstalt bedienen, um ihre Verbrechen einzuleiten und zu vollziehen, soll er selbst die Nachrichten von einem Mitschuldigen zum andern befördern? — Niemand hat ein Recht darauf, ein begangenes oder vorbereitetes Verbrechen dem untersuchenden oder bewahrenden Staate zu verheimlichen." Sehr treffend sagt auch Louis Blanc [3]) von seinem Standpunkt aus (bei Gelegenheit einer aufgefangenen, an den Grafen Artois im

---

1) Schmalz, europ. Völkerrecht 106 — angeführt im Staats-Lexicon 2. Bd. S. 378 (Artikel: Beschlagnahme).

2) Polizei-Wissenschaft 2, 390—392. Vergl. R. Mohl, Präventiv-Justiz 223, wo auch die gänzliche Unterbrechung alles schriftlichen oder persönlichen Verkehrs mit dem feindlichen Staate durch Aufhebung des Postenlaufes, das Verbot von Waarensendungen, die gänzliche Sperrung der Gränze für Hin- oder Herreisende für gerechtfertigt erklärt wird.

3) Histoire de la révolution française (Paris, 1847) 2, 460—464.

Juli 1789 gerichteten Correspondenz) nachgewiesen, wie eine wohlmeinende, doctrinäre Beschränktheit über den Garantieen für den Einzelnbürger den Zweck des Staates aus dem Auge verliert. „Die Mehrzahl der Nationalversammlung", klagt Louis Blanc, „hatte nicht das Herz, bekannten Verschwörern das Recht zu bestreiten, ungestraft mit ihren Mitschuldigen im Innern Briefe zu wechseln, das Recht, ihre Umtriebe mit einem unverletzbaren Siegel zu decken, die Freiheit endlich, gegen die Freiheit sich zu verschwören."

Diese Blödigkeit der Volksvertretung pflegt zu schwinden, sobald die Volkspartei ans Ruder gelangt. Die Wahrheit ist, dass alle Parteien nach einander des Mittels sich bedient haben; in welchem Umfang, davon gibt z. B. ein von Fox am 26. April 1782 ausgestellter [1]) Befehl Zeugniss, worin der Postmeister angewiesen wird, „alle seinem Gewahrsam übergebenen Briefe oder Packete zu inspiciren oder inspiciren zu lassen, welche an irgend einen fremden, am Hofe residirenden Minister irgend welchen Ranges gerichtet oder von einem solchen zur Post gegeben sind." Eines Rechtsstaates würdig ist nur diejenige Anwendung dieses Mittels, welche entweder in Folge ausdrücklicher Autorisation der Volksvertretung, oder doch in einer Weise geschieht, die dem Grundsatz der ministeriellen Verantwortlichkeit sich nicht entzieht. In letzterer Beziehung macht R. Mohl [2]) den Vorschlag, dass die Postbehörde ein Verzeichniss der an sie ergangenen oder von ihr befolgten Requisitionen der nächsten Ständeversammlung zu übergeben habe. In England überlässt man es dem Zufall, ob derjenige, dessen Briefe man geöffnet hat, die Sache bemerken, ob er einen Fürsprecher finden wird, der sie im Parlament zur Sprache und vor einer geheimen Committee (diese Form ist die hergebrachte) zur Untersuchung bringt.

---

1) Vorgelegt von Sir James Graham im Unterhaus in der Debatte vom 1. April 1845. Bei Hansard 3. Serie, Bd. 78. S. 1361. Den Bericht einer Committee des Unterhauses, welcher die Geschichte der Brieferöffnung in England sehr sorgfältig erzählt, findet man auszugsweise auch in der Börsenhalle Nr. 9,990 (12. August 1844).

2) Polizei-Wissenschaft 2, 391.

In Kopenhagen entspann sich im November 1850 eine sehr lebhafte Zeitungspolemik [1]), weil mehrere Personen sich beklagten, dass ihnen ihre Briefe eröffnet zugekommen seien; die Berlingsche Zeitung hatte erst Alles geleugnet und nachher eingestanden, dass drei Briefe eines Lieutenants an die „neuesten Postnachrichten“ mit militärischen Berichten (also gesetzwidrigen Inhalts) eröffnet worden; der Lieutenant sollte vor ein Kriegsgericht gestellt werden.

Das Staatsgrundgesetz von Schleswig-Holstein hat gleich den meisten neueren Verfassungen eine Bestimmung über die Suspendirung gewisser Rechte (darunter auch die Gewährleistung des Briefgeheimnisses) im Fall von Krieg oder Aufruhr. Dieser Bestimmung gemäss liess sich die Statthalterschaft beim Wiederausbruch des Krieges am 28. März zur einstweiligen Ausserkraftsetzung jener Rechte zunächst für das Herzogthum Schleswig und die Festung Rendsburg ermächtigen. Einer Anrufung der Grundrechte setzte diesmal Theodor Olshausen den Satz entgegen: Noth kenne kein Gebot. Diese Ermächtigung ward auf drei Monate ertheilt; sie ist später mehrfach und auch für Holstein wiederholt. Bei einer derartigen Discussion am 24. September 1850 gab der Justizminister in Bezug auf die Ueberwachung des Briefverkehrs die folgende Auskunft: — Bisher sei nicht die ganze Correspondenz, sondern bloss die Correspondenz mit Dänemark und dem vom Feinde besetzten Theil des Herzogthums Schleswig überwacht worden. Zu dem Ende seien die Polizeibehörden durch eine Verfügung ermächtigt worden, die Briefe von und nach Dänemark, welche ihnen mit Rücksicht auf die Person des Empfängers oder Absenders als verdächtig erschienen, zu öffnen, was denn auch in einigen Fällen geschehen sei; in Dänemark sei man ersichtlich bemüht, bei den hieher gehenden Briefen den Absendungsort unkenntlich zu machen. Auf den Antrag von Theodor Olshausen ward dem Gesetz [2]), so wie es am 5. October erlassen und demnächst im November

---

1) Börsenhalle Nr. 11,959 (26. November 1850).

2) Schleswig-Holsteinisches Bürgerbuch (Altona 1851) S. 24. (Dies Heft enthält unter Andrem das Staatsgrundgesetz, das Wahlgesetz und die Städteordnung.)

erneuert worden, diese Bestimmung angefügt: „es bleibt jedoch die geheime Eröffnung von Briefen, das heisst eine solche, welche nicht ein unverkennbares Zeichen, dass die Briefe von den dazu ermächtigten Behörden amtlich eröffnet seien, an sich trägt, unbedingt untersagt."

Eine ganz andere Frage ist, ob ein Ministerium sich dazu hergeben soll, einer andern Regierung durch Eröffnung gewisser Briefe zu dienen. Der einzige Gesichtspunkt, aus welchem die Verletzung des Briefgeheimnisses sich rechtfertigt — der des Nothstandes und der Selbsterhaltung des gemeinen Wesens — findet offenbar hier keine Anwendung. Wir wüssten für eine Gefälligkeit, wie die englische Regierung sie sich hat zu Schulden kommen lassen, keinen triftigen Entschuldigungsgrund anzuführen. Dass eine fremde Regierung kein Recht haben kann, dergleichen Dienste anzusprechen, ist an sich schon klar; mittelst einer Maassregel aber, die nur die Noth rechtfertigt, aus freien Stücken fremden Interessen, vielleicht fremdem bösen Gewissen sich dienstbar zu machen, ist und bleibt unwürdig. Hat doch in jener berüchtigten Debatte (28. Februar 1845) auch Lord John Russell (damals in der Opposition) es ausgesprochen, die Befugniss der Brieferbrechung müsste nicht zum Zweck einer Mittheilung des zur Kundschaft Gebrachten an fremde Regierungen gebraucht werden. Es gilt offenbar von dieser angemaassten Befugniss der Regierung, was in Bezug auf eine andre, übertragene Befugniss (die Ausweisung von Fremden kraft der Alien-Bill) Graf Grey am 27. März 1851 im Oberhaus äusserte: — Diese Gewalt sei der Regierung einzig nur mit Rücksicht auf die Sicherheit des Vaterlandes übertragen worden. Man werde sich erinnern, dass in beiden Häusern die Ansicht sehr bestimmt ausgesprochen worden, dass zu keinem andern Zweck solche Gewalt geübt werden dürfe. Ob ein Fall so ernster Art sich ereignen könne, dass es wünschenswerth sei, noch mehr Gewalt in die Hände der Regierung zu legen, um sie in den Stand zu setzen, andern Mächten gerecht zu werden, darüber wolle er nicht entscheiden. Aber für seinen Theil nehme er keinen Anstand, die Meinung auszusprechen, dass einzig nur ein Fall von äusserst dringender

Evidenz und von brennender Noth das Parlament rechtfertigen könnte, wenn es mehr Befugniss ertheile, und die Regierung, wenn sie grössere Befugniss nachsuche, als die freien Institutionen des Landes in der Regel der vollziehenden Gewalt anheimgeben. Trotz der verlegenen und ungeschickten Ablehnung von Seiten der Minister jener Tage wiederholt Mazzini in seiner neuesten Schrift [1]) den Verdacht, dass durch Mittheilungen der englischen die österreichische Regierung von den Absichten der Brüder Bandiera in Kenntniss gesetzt worden. Dies könnte nur demjenigen unglaublich vorkommen, der die Engländer so wenig kennte, um nicht zu wissen, dass ein englischer Staatsmann, der aufrichtige Sympathie für eine nationale und freiheitliche Entwickelung der Völker des Festlandes hat, zu den seltensten Ausnahmen gehört.

Kehren wir zurück zu dem Wunsche der Börsen-Halle, zu dem Wunsche des Kaufmanns nach einer ungehinderten Postverbindung mit Dänemark. Dem Manne konnte geholfen werden. War die bisherige „dänische Post" augenblicklich lahmgelegt, so that eine neue Verbindung sich auf. Uno avulso non deficit alter. Aus Lübeck ward in den ersten Tagen des Mai geschrieben: dänische Schiffe würden zwar dem Vernehmen nach bis auf Weiteres nicht nach Lübeck kommen, aber zwei schwedische Dampfer mit schwedischen Papieren werden den Dienst nach Malmöe besorgen, von Malmöe sei regelmässige Dampfgelegenheit nach der gegenüberliegenden dänischen Hauptstadt. Die Hamburgische Stadtpost nahm die Briefe nach Lübeck, brachte sie von dort zurück, natürlich auch die dänischen. Krieg oder Nicht-Krieg, wir glauben festiglich, dass niemals einer Seele eingefallen, diesen Postverkehr mit dem Feinde zu überwachen. Allerdings kaufmännische Correspondenz ist unschuldig. Aber in Hamburg war eine skandinavische Gesellschaft; wer will es deren Mitgliedern verdenken, wer wird es von ihrem nationalen Standpunkt aus nicht ganz in der Ordnung finden, wenn sie die schöne Gelegenheit des ganz ungenirten Verkehrs benutzten, um dem Feinde Deutschlands, ihrem nordischen Landsmann, sich nützlich zu machen?

---

1) Royalty and Republicanism in Italy (London 1850) S. 5.

Im Spätsommer brachte die Post von Malmöe die Kunde, dass daselbst ein Waffenstillstand abgeschlossen sei (26. August; *garde en ton coeur ce jour pour le maudire!*); nachdem am 22. September das allgemeine Verbot des Verkehrs aufgehoben war, erliess die provisorische Regierung am 29. September ein Circular, wodurch die Postämter wieder autorisirt wurden, nach dänischen Orten bestimmte Briefe und Zeitungen bis weiter zur Versendung dahin anzunehmen. Da indessen eine Postverbindung zwischen den dänischen und den diesseitigen Gränzpostämtern im Herzogthum Schleswig bis jetzt nicht hergestellt, so seien sämmtliche nach Dänemark bestimmte Postsendungen bis weiter über Lübeck zu befördern und müssen bis Lübeck frankirt sein. Am 31. October las man, der Postverkehr mit Dänemark über die Nordgränze sei noch nicht hergestellt, den Dänen aber scheine viel daran gelegen; am 23. November, der Baron Wedel-Heinen sei mit desfallsigen Unterhandlungen beauftragt. Um die Mitte Decembers erfuhr man, der (seitdem verstorbene) Graf Criminil in Altona habe von Seiten der gemeinsamen Regierung diese Unterhandlung zu führen.

Der Reichscommissär Stedmann publicirte am 5. Januar 1849 ein, aus den Unterhandlungen hervorgegangenes Regulativ [1]. Die Sache hatte ihre grossen Schwierigkeiten. Die siebente Nummer des Separat-Artikels von Malmöe hatte gelautet: les postes et autres communications intérieures reprendront leur cours régulier et l'établissement postal à Hambourg sera rétabli. Ein neuer Beweis der profunden Unbekanntschaft mit den Verhältnissen, in welcher der preussische Unterhändler des Waffenstillstandes geblieben, und der vollendeten Geschicklichkeit, mit welcher man unter Fernhaltung unterrichteter Personen seine Mystification betrieben hat. Natürlich verlangte der frühere dänische Postmeister Graf Holck sein Amt wieder anzutreten; und nach dem Wortlaut jenes Separat-Artikels schien selbst der Spielraum für die Behauptung zu bleiben, dass ein schleswig-holsteinisches Postamt in Hamburg den Gedanken der Paciscenten von Malmöe fremd geblieben; dass der Senat nicht befugt sei, ein

1) Das Regulativ und Stedmanns Verwahrung, Börsenhalle Nr. 11,385.

solches zu gestatten, war eine nicht eben unerwartete königlich dänische Redefigur. Der § 17 des Regulativs setzte fest: — „Um der zweiten Bestimmung der 7ten Nummer des Separat-Artikels des Waffenstillstands-Vertrags vom 26. Aug. v. J. nach Lage der Verhältnisse zu genügen, wird das Postamt in Hamburg für die Dauer des Waffenstillstandes in der Weise wieder hergestellt, dass das Postwesen des Königreichs Dänemark und der Herzogthümer zwar in demselben Gebäude auf den grossen Bleichen, allein das Postwesen der Herzogthümer getrennt und durch die Beamten der Herzogthümer, von den königlich dänischen Beamten unabhängig, verwaltet wird. Der frühere Oberpostamts-Director bezieht seine ehemalige Wohnung. Die Dienstlocale werden nach der an Ort und Stelle getroffenen Bestimmung getheilt. Das beiderseitige Comtoir-Personal trägt keine Uniform, das Briefträger-Personal ein einfaches, seine Qualität bezeichnendes Schild. Jedes der beiden Comtoire erhält seine eigene Aufschrift im Innern des Gebäudes. Ausserhalb trägt dasselbe keine Aufschrift." Der § 19 lautete: „vorgedachte Bestimmungen gelten nur für die Dauer des Waffenstillstandes und präjudiciren in keiner Weise den Bedingungen hinsichtlich der Post beim definitiven Frieden." Der Reichscommissär gab eine besondere Verwahrung hinzu, er habe zwar die Ausführung der betreffenden Stipulation vermittelnd befördern, keinesfalls aber irgend ein Präjudiz statuiren wollen über die Frage des Eigenthums am Hamburger Posthause oder das Recht, in Hamburg ein Postamt als Verwaltungsbehörde zu halten. Es könne deutscher Seits nicht zugegeben werden, das Dänemark im Monat April 1848 als ein fremder Staat im Besitz eines Posthauses und Postamtes in Hamburg mit richtigem Titel gewesen sei. Jedenfalls that Stedmann seine Schuldigkeit, indem er schliesslich die Rechte des Reiches auf unbeschränkte Anwendung der Reichsgesetze in Bezug auf alle und jede Post, und alle damit in Verbindung stehenden Verhältnisse ansdrücklich vorbehielt.

So gross diese Anomalie zu sein scheint, sie war doch schon einmal dagewesen. Schon einmal hatte ein schleswig-holsteinisches und ein dänisches Postamt in der alten Reichsstadt

neben einander bestanden. Einem Fremden wird es schwer, sich in das Unwesen der vielen Postämter in Hamburg zu finden. Was von auswärtigen Postverwaltungen hier besteht, das hat seinen Ursprung in der Usurpation von der einen, der Schwäche von der andern Seite. Nicht die Regierung, sondern die Aelterleute der Kaufmannschaft (die Börsenalten) hatten von Anfang an das Post- und Botenwesen in die Hand genommen. Nach Dänemark sind zum ersten Mal im Jahr 1602 regelmässige Boten [1]) angeordnet; bis dahin waren nur ausserordentliche mit besondern Aufträgen und für besondere Vergütung entsendet worden. Der Briefverkehr dahin war nicht bedeutend; der Kopenhagner Bote beklagt sich 1629 bei den Börsenalten, dass er zu seiner Reise nach Kopenhagen nur 20 Briefe bekommen, welches nur 6 Mark austrage; ein andrer Kopenhagner Bote wollte in einem halben Jahr 100 Mark zugesetzt haben; wenn er nicht als Königsbote zu reisen pflegte, würde er nicht bestehen können. Während des dreissigjährigen Krieges (vor ungefähr zwanzig Jahren, da diese Städte mit königlicher Majestät in Missverstand gerathen, sagt eine Schrift von 1653) hatte der König von Dänemark die Kopenhagner Botenschaft weggenommen und die Direction nach Kopenhagen verlegt. Nach geschehener Aussöhnung bemühte man sich vergebens, Alles in den vorigen Stand zu bringen, oder doch wenigstens die Besetzung der Botenstellen zur Hälfte den Börsenalten wieder zuzuwenden. Im Jahr 1674 verfügte der dänische Generalpostmeister Paul Klingenberg [2]) über die Besetzung der dänischen Postverwaltung in Hamburg.

Aber die schleswig-holsteinische Post? Nach einzelnen Städten, z. B. Friedrichstadt, hatten (vor 1645) die Börsenalten, und ausserdem auch wohl die Magistrate dieser Städte mit Einwilligung des Landesherrn, Boten eingerichtet. Der Anspruch einer schleswig-holsteinischen Postverwaltung in Hamburg ist schwerlich älter als der Hamburgische Vergleich von 1711. Dieser sogenannte Hamburgische Vergleich hat mit Hamburg Nichts zu thun, ausser dass er in Hamburg datirt; er ist ein Abkommen

1) Dies und das Folgende nach einer zuverlässigen Handschrift der Hamburgischen Commerzbibliothek.

1) Holbergs dänische Geschichte 3, 167 der deutschen Uebersetzung.

des Königs von Dänemark mit dem Hause Gottorp; dem letztern wird im 14ten Artikel [1]) unter Anderem das Postregal in gleicher Weise wie dem König auszuüben gestattet. Der Stadt gegenüber konnte natürlich aus diesem Abkommen durchaus kein Anspruch entspringen; es scheint aber, dass man von nun an auch eine schleswig-holsteinsche Postverwaltung duldete. Dass sie neben der dänischen bestand, ist zuerst unseres Wissens im Jahr 1725 nachzuweisen, theils aus gleichzeitigen Addressbüchern theils aus einer Depesche des niederländischen Gesandten am niedersächsischen Kreis (vom 14. September 1725), in welcher dieser fremde Diplomat die Uebergriffe der fremden Mächte nach der Natur schildert: — „Ich finde auch, dass alle die übrigen Posten von Preussen, Schweden, Dänemark, Grossbritannien, Mecklenburg u. s. w. in vorigen Zeiten in derselben Weise (durch die Börsenalten) vergeben worden, dass aber die resp. Mächte von Zeit zu Zeit die eine früher die andere später der Posten (*posteryen*) und selbst der Postsecretariate sich selber bemächtigt haben (*aan zich zelven ingepalmd hebben*). So ist der Herr Kurzrock Postmeister vom Kaiser, der Herr Destinon von Preussen, der Herr Heuss von Dänemark, der Herr König von Schweden, der Herr Meyer von Grossbritannien und Braunschweig-Lüneburg, der Herr la Plat von Mecklenburg, der Herr Wolf von Schleswig-Holstein u. s. w. Auch ist so Herr Ganglof Postsecretair und Controleur von Dänemark und der Herr Köber von Preussen, welche Aemter alle nicht durch die gemeldeten Börsenalten noch überall durch diese Stadt, sondern frei und willkührlich (*vry en despotiquelyk*) durch die vorbenannten resp. Fürsten begeben und verkauft worden [2]).“

---

1) Bei Schmauss Corp. jur. gent. acad. 2, 1242. Vergl. mit dem 3. Artikel des Travendaler Friedens (1700), das. 1144. — Vergl. ferner Höyer, glorwürd. Leben Friedrichs IV. (herausg. von Falck, Tondern 1829) 1, 202 und Nordalbingische Studien (Kiel 1850) Bd. 5. Heft 2. S. 313. — Peter v. Kobbe, Schlesw.-holst. Geschichte 59 und daselbst die Anmerkung. — Geschichte des herzogl. S. H. Gottorfischen Hofes (Frankfurt und Leipzig 1774) S. 23.

2) Handschriftlicher Nachlass von J. J. Mauricius, Band 9. Seite 51. (Auf der Hamburgischen Stadtbibliothek.)

Anlass und Zeitpunkt des Aufhörens eines abgesonderten schleswig-holsteinischen Postamtes in Hamburg sind genauer zu bestimmen. Im provisorischen Verzichtleistungsvertrag der grossfürstlichen Linie 1767 ward im 11ten Artikel [1]) als mitverstanden bezeichnet „der grossfürstliche Antheil mit allen Eigenthums- und landesherrlichen Rechten und Gerechtsamen, worunter *in specie* die einem regierenden Herzog von Holstein grossfürstlichen Antheils zustehende Collation von Bedienungen, Präbenden und Beneficiis in denen Stiftern und Städten Lübeck und Hamburg.“ Was sich erwarten liess, geschah. Als der provisorische Vertrag nach Pauls eingetretener Grossjährigkeit definitiv geworden, kamen Befehle von Kiel, an der schleswig-holsteinischen Post in Hamburg das grossfürstliche Wappen abzunehmen, das dänische aufzusetzen, dänisches Siegel und dänische Montirung im Dienste zu gebrauchen [2]). Dass durch diese Verhandlung unter Dritten, der Stadt gegenüber ein Anspruch ebensowenig verloren ging, als er im Vergleich von 1711 gewonnen war, versteht sich von selbst. Die Stadt mischte sich nicht in die innern Händel des oldenburgischen Hauses; sie liess geschehen, dass die grossfürstliche Linie ihr Wappen mit dem dänischen vertauschte. Dass dadurch die betreffende Post nicht eine dänische ward, ist gleichfalls klar. Wir haben uns auch erzählen lassen, es sei zu Anfang 1774 beschlossen worden, im Hamburgischen Staatscalender die sämmtlichen einschlagenden Postcurse als königl. dänische holstein-schleswigsche Posten anzuführen. Ist diess in Vergessenheit gerathen, hat (in der Confusion der Zeiten, um mit den Dänen zu reden) der Ausdruck dänische Post das Feld behauptet, so entsprach dagegen jene Bezeichnung dem wirklichen Thatbestand, und aus dieser Benennung lässt sich eben so wenig beweisen, als aus der, vor 10—15 Jahren noch üblichen Unart, den zu Schleswig-Holstein gehörenden Antheil eines vor Hamburgs Thoren liegenden Dorfes im gemeinen Leben „dänisch Eimsbüttel“ zu nennen.

Wir haben diese Andeutungen nicht überflüssig erachtet,

1) Im Anhang zu Samwers Staatserbfolge S. 290.

2) Hamburgischer Relations-Courier 1773. Nr. 184, 186, 188 (18.—25. November).

um den Leser in der zur Zeit vielbesprochenen und practisch nicht ganz unwichtigen Postfrage zu orientiren. Die Verbindung die nach so vieler Mühe und Arbeit durch das Regulativ neuerdings eröffnet war, sollte nur von kurzer Dauer sein. Mit dem 10. Januar 1849 hatte sie begonnen; am 24. Februar [1] erschien folgende Verfügung der gemeinsamen Regierung in Gottorf: — „Da zufolge einer Mittheilung des Herrn Reichscommissarius Stedmann eine unlängst von ihm an die Ortsobrigkeit Kolding erlassene Aufforderung, die nöthigen Veranstaltungen zu treffen, um eine Wiederholung der mehrfach stattgehabten Verletzungen und Beleidigungen resp. der schleswig-holsteinischen Postwagen und der dieselben begleitenden Postbeamten für die Folge zu verhindern, einen entsprechenden Erfolg nicht gehabt hat, so hat sich die gemeinsame Regierung zu dem Beschluss genöthigt gesehen, dass hinfort, und bis dänischer Seits genügende Garantieen gegen fernere Wiederholung jener Verletzungen und Unbilden gegeben worden sind, nur die nach und von Dänemark und weiter bestimmten Briefe mittelst eines Postkarrens zu den bisherigen Zeiten regelmässig nach und von Kolding zu befördern, dagegen die Fracht- und Personenwagen nur bis Hadersleben zu bringen, und alle nach Dänemnrk und weiter bestimmten Frachtpost-Gegenstände ordnungsmässig aufzubewahren seien, bis dänischer Seits für deren Abholung Sorge getragen werde.“ Durch Verfügung vom 25. März, unmittelbar vor dem Wiederausbruch des Krieges, ward die Postverbindung durch die Herzogthümer mit Dänemark vollends gehemmt.

Aber — eine neue Dampfverbindung zwischen Dänemark und Deutschland über Lübeck und Wismar, ward in allen Blättern angekündigt; und das dänische Postamt in Hamburg, wenngleich das Regulativ ausschliesslich nur für die Dauer des Waffenstillstandes vereinbart war, blieb neben dem schleswig-holsteinischen auch während des Krieges. Auch hierin lag wieder ein bemerkbares Stück der deutschen Anarchie zu Tage. Eine Gleichheit brachte die Waffenruhe, die von der Statthalterschaft als solche und ganz abgesehen von dem politischen Inhalt des

1) Börsenhalle Nr. 11, 413.

preussischen Waffenstillstandes anerkannt war. Ein Erlass des Finanzdepartements in Kiel autorisirte die Postanstalten wieder, Briefe, Zeitungen und Frachtpostgegenstände von und nach Dänemark zu befördern. Der preussische Waffenstillstand vom 10. Juli 1849 hatte im 13ten Artikel bestimmt: „Der Postenlauf und die sonstigen inneren Verbindungsmittel werden in regelmässiger Weise wieder hergestellt werden. Der freie Verkehr der Posten durch das Herzogthum Holstein, sowie der Fortbestand der Postbehörde zu Hamburg, werden ausdrücklich vorbehalten.“ In welchem rechtlichen und sittlichen Zusammenhang mit diesem Artikel die abseiten der Hamburgischen Polizei in der Nacht vom 2—3. April 1850 beschaffte Uebermalung des äusseren Schildes an dem Postgebäude auf den grossen Bleichen stehen mochte — diess zu errathen müssen wir lediglich dem Scharfsinn des Lesers überlassen. Im Uebrigen blieben die beiden Verwaltungen auch während des Krieges friedlich neben einander; erst in Folge der Katastrophe vom 11. Januar 1851 ist die Briefannahme nach Schleswig mit der nach Dänemark und dem Norden vereinigt, und gegenüber werden unter dänischen Auspicien die Briefe „nach Holstein“ angenommen.

Am 20. Juli 1850 ward den schleswig-holsteinischen Postämtern wiederum verboten, Briefe oder Frachtpostsachen nach Dänemark und den Gegenden, die vom Feinde besetzt sind, zur Beförderung anzunehmen. Die dänische Herrschaft war nach der Idstedter Schlacht in dem ihr zur Zeit unterworfenen Theil von Schleswig nicht minder bemüht, den Verkehr über die Landgränze unmöglich zu machen. Der Flensburger Correspondent brachte ein dänisches Schreiben an die Postanstalten in Schleswig vom 30. Juli, wonach alle von Flensburg oder andern Orten des Herzogthums Schleswig nach den Herzogthümern Holstein und Lauenburg oder nach dem Ausland bestimmten Frachtpostsendungen bis weiter über Kopenhagen gehen und nach dem Wege taxirt werden sollten, den sie wirklich zu machen haben. In derselben Weise ist auch der Briefwechsel aus Holstein und Hamburg mit den vom Feind besetzten Theilen von Schleswig bis zum Ende des Kriegs geführt worden.

3. Keine Kaperbriefe.

Im preussischen vereinigten Landtage erklärte am 4. April 1848 in Folge einer Interpellation der Minister des Auswärtigen, Heinrich von Arnim: „Kaperbriefe seien von Dänemark noch nicht ausgegeben, und die Regierung würde dies auch wohl nicht thun, da es dem Geiste der Civilisation des Jahrhunderts durchaus widerstrebe."

Nicht leicht ist das Wort eines Staatsmanns bittrer getadelt, mit schärferem Hohn überschüttet und — vollständiger missverstanden worden. Selbst auf der Tribüne des deutschen Parlaments ist wiederholt [1]) diese Aeusserung so angeführt worden, als hätte der Minister behauptet, die Dänen würden keine Schiffe wegnehmen. Und Arnim hatte lediglich von Kaperbriefen gesprochen. Der Feind hatte sehr wohl verstanden, um was es sich handelte. Die Berling'sche Zeitung gab das Wort in demselben Blatt (vom 9. April) wieder, in welchem sie die gleichzeitige Antwort Lord Palmerstons auf eine ähnliche Anfrage brachte: zum Schutze des englischen Handels in der Ostsee sei noch Nichts geschehen, weil man es nicht nothwendig gefunden, Etwas vorzukehren. Hätte Lord Palmerston an die Ausgabe von Kaperbriefen abseiten der dänischen Regierung geglaubt, so würde er nicht unterlassen haben, auf den Schutz des neutralen Handels gegen die unausbleiblichen Missbräuche bedacht zu sein. Den bewaffneten Staatsschiffen einer befreundeten Nation gegenüber mochte er es für überflüssig halten.

Wenn Arnim die Vermuthung äusserte, Dänemark würde wohl keine Kaperbriefe ausgeben, so hat der Erfolg ihn gerechtfertigt: Dänemark hat keine Kaperbriefe ausgegeben. Und das, sollte man denken, wäre die Hauptsache. Wenn aber ein lebhafter Schriftsteller [2]) den zweiten Theil von Arnim's Behauptung als dessen „eigne subjective Ansicht von einem Idealzustand" verwirft und meint, „der Minister zeige da-

---

1) Stenographische Berichte 3. Bd. S. 2103 b; 2134 a.

2) von Kaltenborn, in Bülaus Jahrbüchern 1849. Band 2. S. 193; in einem übrigens lesenswerthen Aufsatz, auf dessen positiven Inhalt wir zurückkommen.

durch hinlänglich, dass er von der wirklichen lebendigen Praxis des heutigen positiven Völkerrechts der Gegenwart Nichts verstehe", so scheint uns dies mit mehr Zuversicht als Umsicht gesprochen. Die subjective Ansicht, früher durch Franklin und Büsch, ist später auch durch Napoleon[1]) vertreten; von Theoretikern hat neuerdings Massé[2]) die Kaperei nicht nur, sondern überhaupt die Wegnahme des Privateigenthums zur See für einen Gebrauch erklärt, der unbestrittenen Grundsätzen des Völkerrechts, dem Fortschritt der Civilisation und der Veredlung der Sitte, endlich auch dem wohlverstandenen Interesse der Kriegführenden zuwiderlaufe; der Engländer Reddie[3]), der in Bezug auf das Recht der neutralen Flagge durchaus die strengen Principien seiner Landsleute festhält, empfiehlt doch sehr ernstlich die Abschaffung der Kaperei und die Beschränkung der Feindseligkeiten gegen den Seehandel des Feindes auf die Thätigkeit der regelmässigen Kriegsmarine; Hautefeuille[4]) will die Neutralen in keiner Weise durch die Kaperei beunruhigt wissen, und nimmt ihr ebendamit die Hälfte und nach seiner eigenen Ansicht die für die Engländer wichtigere Hälfte ihrer Aufgabe. Eine subjective Ansicht, in welcher so verschiedene Persönlichkeiten aus verschiedenen Nationen sich begegnen, würde, selbst wenn die Praxis ihr noch nirgends sich angeschlossen hätte, einer Prüfung wohl werth sein.

Was früher zur Beseitigung der Kaperei versucht worden — der Vertrag zwischen den Niederlanden und Schweden von 1675, dessen Ausführung aber nach dem Eingeständniss des ersten Separatartikels beim Frieden zwischen den beiden Mächten 1679 unthunlich befunden worden; der Vertrag zwischen Preussen und den Vereinigten Staaten Nordamerica's von 1785, dessen

1) Mémoires 3, 301 (angeführt bei Ortolan, règles internationales et diplomatie de la mer (Paris, 1845) 2, 41.

2) Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil 1, 154. Nr. 154.

3) Researches, historical and critical, in maritime international law. (Edinburgh, 1845) 2, 396; 573.

4) Des droits et des devoirs des nations neutres en tems de guerre maritime (Paris, 1848) 1, 340 ff.

berühmter „Quäker-Artikel“ im Vertrag von 1799 nicht wiederholt ist; die Enthaltsamkeit Russlands während des Türkenkrieges von 1767 ff., in einer russischen Erklärung vom 12. Juli 1770 hinlänglich beräuchert [1]; das Decret der französischen Nationalversammlung vom 30. Mai 1792, wodurch die Kaperei abgeschafft ward, dessen Mittheilung freilich nur allein von den Hansestädten mit einer zustimmigen Erklärung erwidert worden [2] — diese früheren erfolglosen Versuche kommen nur insoweit in Betracht, als die kommenden Ereignisse und auch die zur endlichen Anerkennung bestimmten Grundsätze ihren Schatten voraus zu werfen pflegen. Dahin ist es denn auch zu zählen, wenn John Quincy Adams als Präsident der Vereinigten Staaten in einer feierlichen Botschaft an das Haus der Repräsentanten am 7. März 1826 die Absicht der Gründer der Unabhängigkeit festhält und dem Congress von Panama eine ruhmwürdige Stelle in der Geschichte des Völkerrechts verheisst, falls es gelingen könnte, dass die Völker America's durch gegenseitige Vereinbarung und soweit jedes dabei betheiligt, übereinkämen, die Abschaffung des Privatkrieges auf dem Ocean für alle Folgezeit zu beschliessen [3].

Kommen wir nun zu den Thatsachen. Im französisch-spanischen Kriege 1823 hatte Spanien Kaperbriefe ausgegeben; eine Menge kleiner Kaper, hiess es, umschwärmten Gibraltar, es sollen deren in Mahon allein 25, freilich sehr schwache, ausgerüstet sein: Frankreich erwiderte die Maassregel nicht. Chateaubriand schrieb am 21. April 1823 an la Ferronais: — „wir haben den Engländern erklärt, dass wir keine Kaper be-

---

1) Die Nachweisungen über diese Punkte bei Martens, Essai sur les armateurs (Göttingen 1795) S. 46. Anm. o. Die russische Erklärung steht Band 2. S. 32 der zweiten Ausg. von Martens Recueil.

2) Bei Ortolan règles internationales et diplomatie de la mer 2, 56. Die Erklärung der Hansestädte hat übrigens doch einen Beschluss des Nationalconvents vom 29. März 1793 zur Folge gehabt, wonach alle Kaperei gegen hanseatische Schiffe abgeschafft sein und bleiben sollte. S. mein Programm: die Neutralität d. deutschen Seehandels in Kriegszeiten S. 28. Anm. 5.

3) Prize essays on a congress of nations (Boston 1840) VI. §. 13. S. 569.

waffnen (*que nous n'armerions point en course*), und dass selbst unsere Kriegsschiffe nicht die spanischen Handelsschiffe nehmen würden: es war diess eben so grossmüthig als politisch." Er machte sich bei den Engländern ein Verdienst daraus und gründete darauf das Verlangen, dass den Spaniern nicht erlaubt werden möge, aufgebrachte französische Schiffe in englischen Häfen zu verkaufen; ein Gesuch, das Canning, verstimmt und in hohem Grade eifersüchtig auf Frankreich, wie er war, nichts weniger als entgegenkommend aufnahm. Die französische Regierung liess sich aber in ihrem Entschluss nicht irre machen. Als demungeachtet französische Schiffe durch spanische Kreuzer nach Algesiras gebracht waren, bewirkte der französische Contreadmiral deren Freilassung durch eine Drohung; erst als die Spanier damit fortfuhren, wurden einige spanische Kauffahrer als Aequivalent von französischen Kriegsschiffen genommen; Kaperbriefe sind aber auch dann nicht ausgegeben [1]).

Wir lassen alle diejenigen Fälle bei Seite, in welchen, unter dem Namen von „Zwangsmaassregeln", Feindseligkeiten verübt sind, die doch nicht Krieg heissen wollten, wie von Frankreich und England gegen Niederland 1832, von England gegen Neu-Granada 1836, von Frankreich gegen Mexico und Buenos Ayres 1838, von England und Oesterreich gegen Mehemed Ali 1840, von England gegen Neapel 1840, wozu seitdem noch die Gewalt gegen Griechenland 1850 und die allerneuste nach Lord Palmerstons Geständniss (10. Febr. 1851) wegen einer Schuldforderung von L. 20,000 gegen San Salvador verhängte Blockade gekommen; wir lassen diese, gelinde gesagt, abnormen Fälle bei Seite, und wenden uns zu dem nächsten, unzweideutigen Kriegsfall. Ein britischer Geheimerathsbefehl vom 3. April 1840 [2]) wies die britischen Kriegsschiffe an, chinesische Staats- und Privatfahrzeuge anzuhalten und aufzubringen; auf eine Anfrage aber von Sir Robert Peel (damals in der Opposition) erklärte Lord John Russel am 10. April

1) Congrès de Vérone 2, 7. Vergl. Allgemeine Zeitung 1823 N. 173 S. 690; N. 174, S. 694; N. 183; N. 199, S. 790 und 794; N. 207. — S. auch Édouard Naville du droit maritime (Paris 1840) S. 50.

2) Murhard Nouveau Recueil général 1, 38.

1840: Kaperbriefe werde die Regierung nicht ausgeben [1].

Beim Ausbruch des Krieges der Vereinigten Staaten Nordamericas gegen Mexico unterhielt ein Theil der Presse ein wohlgenährtes Kleingewehrfeuer, um die Furcht vor einer Wiederkehr der Kaperei in einem Umfang, wie sie etwa ein Vierteljahrhundert früher jene Gewässer unsicher gemacht, auf alle Börsen zu werfen. Die Beweggründe dieser Allarmisten lassen sich theils auf Feindschaft gegen den Präsidenten Polk und seine Kriegspolitik, theils auf die Speculation zurückführen, die ihre Rechnung dabei fand, die Versicherungsprämie in die Höhe zu treiben. Der „New-York Herald", ein bekanntes heftiges Oppositionsblatt, wusste zu erzählen, dass General Almonte, bevor er seinen Gesandtschaftsposten in Washington verlassen, die Drohung ausgestossen, es werde die See mit Kapern unter mexicanischer Flagge bedeckt werden; der Herald schauderte bei dem Gedanken an das americanische Eigenthum im atlantischen Meer und in der Südsee, das er auf 100 Mill. Dollars anschlug (in der Südsee allein 657 Wallfischfänger, Werth 20 Millionen) [2]. Aus London ward geschrieben [3], es stehe zu befürchten, dass selbst Yankees sich nicht entblöden würden, mexicanische Kaperbriefe unter der Hand an sich zu bringen und Fahrzeuge auszurüsten, um unter mexicanischer Flagge americanisches Eigenthum zu rauben. Die Prämie ging auch in die Höhe; aber die Börse in Liverpool und London war ein gut Theil leichtgläubiger als die in New-York. Die Liverpool-Times machten es sich dagegen [4] zum Geschäft, die übertriebenen Besorgnisse nach dem wahren Sachverhalt zu würdigen. Sie machten aufmerksam, dass die wenigen Häfen im mexicanischen Meerbusen eng eingeschlossen oder gar in den Händen der Americaner seien, dass also keine Möglichkeit für mexicanische Kaper sein würde, auszulaufen, noch weniger mit Prisen in ihre Heimathshäfen wieder einzulaufen. Für den Fall aber, dass Mexico

1) Börsenhalle N. 8647.
2) Börsenhalle N. 10,568 (17. Juni 1846).
3) Börsenhalle N. 10,555 (Handelsnachrichten).
4) Börsenhalle N. 10,560.

auswärts Kaperbriefe anbieten würde, seien die Vereinigten Staaten geschützt durch Verträge mit einer Reihe von Staaten, deren Unterthanen keine Kaperbriefe gegen die Ver. Staaten würden annehmen dürfen, nämlich durch Verträge mit Frankreich, England, Spanien, Brasilien, Niederland, den columbischen Staaten, Peru, Chile, Bolivien, Dänemark, Schweden und Preussen. Nun war Almonte allerdings im Spätsommer 1846 nach der Havana gegangen und hatte daselbst Kaperbriefe, Seepässe und Naturalisationszeugnisse *in blanco* ausgeboten; aber die spanischen Behörden auf Cuba erklärten sofort, die Verträge würden aufrecht erhalten werden, und nicht ein einziger Kaper ist von der Insel ausgelaufen [1].

Man hörte von dieser Sache nichts weiter, bis der Präsident in seiner Jahresbotschaft (8. Decbr. 1846) darauf zurückkam. Es werde unter den obwaltenden Umständen (da die Papiere in blanco ausgefertigt und so in den Bereich jedes Seeräubers gebracht seien) den americanischen Gerichten obliegen, zu entscheiden, ob aufgebrachte Kaper nicht mit der Strafe des Seeraubes zu belegen seien. Die scheinbare Naturalisirung fremder Unterthanen werde dagegen nicht schützen können, und er empfehle dem Congress ein besonderes Gesetz gegen solche spanische Unterthanen zu erlassen, welche unter mexicanischen Papieren gegen die Ver. Staaten Kaperei treiben würden. Grosse Gefahr fürchte er von diesen Kapern nicht; das Golfgeschwader werde die äusserste Wachsamkeit aufbieten, um sie vom Einlaufen in mexicanische Häfen abzuhalten, und es sei von fremden Nationen nicht zu befürchten, dass sie mit Verletzung ihrer Neutralität die Condemnirung und den Verkauf von Kaperprisen innerhalb ihrer Gerichtsbarkeit dulden würden. Er empfehle ferner dem Congress ein Gesetz für Ausrüstung americanischer Kaper; denn so gering die Zahl mexicanischer Kauffahrer auf hoher See auch sein möge, so könnten doch americanische Kaper dazu

1) R. S. Ripley: The war with Mexico (London und New-York, 1850), Bd. I. S. 186. Die von 15 mexicanischen Offizieren ausgearbeitete und gemeinschaftlich redigirte, von Albert C. Ramsey übersetzte Kriegsgeschichte (The other side, or, a Mexican history of the war in Mexico, New-York 1850) thut der ganzen Angelegenheit der Kaperbriefe gar keine Erwähnung.

dienen, den mexicanischen Freibeutern ihre Prisen wieder abzujagen und diese Freibeuter selbst zu nehmen.

Gleichzeitig vernahm man, dass die Mexicaner den Versuch gemacht, ihre Kaperbriefe in Europa an den Markt zu bringen. Aus London ward am 6. Januar 1847 geschrieben, die Bedingungen seien veröffentlicht, darunter befinde sich eine Caution von 4- bis 8000 spanischen Thalern, und aus Paris am 20. Januar: die Regierung warne mit Rücksicht auf die bestehenden Verträge vor der Annahme solcher Markebriefe [1]. Im britischen Parlament erfolgte eine gedoppelte Interpellation, nachdem in den öffentlichen Blättern eine Anzeige die Adresse namhaft gemacht hatte, bei welcher mexicanische Kaperbriefe zu erhalten seien. Am 21. Januar erwiderte Lord Palmerston auf eine Anfrage von Herrn Roebuck: dem Vernehmen nach habe der Besitzer eines Ladens auf dem Tower Hill, um Schaulustige und Kunden heranzuziehen, eines der betreffenden Formulare als Merkwürdigkeit ausgestellt; es sei aber Niemand autorisirt, Kaperbriefe zu verkaufen. Am 1. Februar stellte Herr Barclay eine ähnliche Anfrage, und bemerkte, es seien nun vierzig Jahre, seitdem zuletzt in London Kaperbriefe zu haben gewesen, und er hätte gehofft, die fortgeschrittene Civilisation Europas würde der erneuerten Ausgabe so scheusslicher Papiere (*such atrocious documents*) vorgebeugt haben. (Also wiederum die subjective Ansicht Heinrichs v. Arnim!) Lord Palmerston erwiderte: Herr Mendoza, der mexicanische Geschäftsträger, habe erklärt, es sei Niemand in England autorisirt zur Ausgabe jener Kaperbriefe; er fügte hinzu, von den Kronjuristen, bei denen er angefragt, sei es allerdings auch als gesetzwidrig bezeichnet worden, solche Briefe in England ausgeben zu lassen [2]. Indessen scheint es in Spanien einem mexicanischen

1) Allgemeine Zeitung 1847, N. 13 und N. 26.

2) Hansard, Bd. 89, S. 207 und 607. Das Gesetz, welches die Kronjuristen im Auge hatten, war natürlich die Foreign Enlistment Acte (59. Geo. III. c. 69), nach dem Vorgang eines Gesetzes der Ver. Staaten Nordamericas von 1794 erlassen. Wheaton IV, 3. §. 17. Bd. 2. S. 96 der französischen Ausg. Vergl. Arendt Essai sur la neutralité de la Belgique 158 (Brüssel 1845). Die Discussion zwischen Nordamerica und

Agenten gelungen zu sein, eines seiner Papiere abzusetzen. In Briefen aus Barcelona vom 3. Mai 1847 las man, es sei eine mexicanische Kriegsfeluke von einer Kanone und 33 Mann mit einer americanischen Prise eingelaufen. Ein Schreiben vom 12. berichtigte, es sei nicht eine mexicanische Feluke, sondern ein spanisches Schiff, in Barcelona zu Hause gehörig und mit einem mexicanischen Kaperbriefe segelnd; ein Schreiben vom 18. endlich meldete, der Kaper sei von den spanischen Behörden als Pirat verurtheilt und der Capitain mit gesammter Mannschaft unter ungeheurem Zulauf gebunden in's Gefängniss abgeführt worden [1]). Es ist uns nicht gelungen, etwas Thatsächliches über fernere mexicanische Kaper ausser diesem einzigen Fall aufzufinden.

Was die Maassregeln anlangt, welche der americanische Präsident empfohlen hatte, so begnügte sich der Congress, ein Gesetz zu beschliessen „über die Bestrafung des Seeraubes in gewissen Fällen", wonach der Unterthan eines fremden Staates, der auf hoher See piratische Handlungen begeht, welche den Bestimmungen eines Vertrages zuwiderlaufen, in dem nächsten Bezirksgericht der Ver. Staaten in Untersuchung gezogen und bestraft werden kann [2]); ein Gesetz aber für die Ausgabe von Kaperbriefen (die nur durch den Congress beschlossen werden kann) findet sich nicht unter den Congressacten der Session

---

Frankreich im Sommer 1793 findet man in Actes et mémoires concernant les négociations entre la France et les États-Unis (London 1807) Bd. 1. S. 80 ff.

1) Weserzeitung N. 1042; 1043; 1051; 1052.

2) Zweite Session des 29sten Congresses, Acte N. 31. März 3. 1847. American Almanac for 1848. S. 206. — Manning unterscheidet unseres Bedünkens sehr richtig: ein neutraler Staat kann, ohne seine Neutralität zu verscherzen, nicht dulden, dass seine Unterthanen Kaperbriefe annehmen gegen einen Staat, mit welchem er in Frieden ist; aber ein kriegführender Staat kann auch Leute, welche mit dem ordentlichen Auftrag einer Regierung (*a regular commission*) auftreten, nicht mit der Strafe des Seeraubes belegen, ohne durch Vertrag dazu berechtigt zu sein. Wm. Oke Manning Commentaries 113. Mit Spanien und mehreren andern Staaten haben die Ver. Staaten Verträge dieser Art. Nahe verwandt ist die Frage über den Begriff *Piracy by Treaty*, in Bezug auf den Sclavenhandel. Wildman Institutes 1, 179; 2, 150. Wheaton Right of search (London, 1842) S. 97; 103.

von 1847; ebensowenig finden wir, dass die Botschaft vom 7. Decbr. 1847 auf den Vorschlag zurückgekommen wäre.

Wir werden nun natürlich kein Gewicht darauf legen, dass nicht einmal die Maroccaner im Kriege mit Frankreich (1844) Kaperbriefe ausgegeben, unerachtet die Franzosen [1]) dessen gewärtig waren. Aber wir meinen allerdings, wenn es um die „wirkliche lebendige Praxis des heutigen, positiven Völkerrechts der Gegenwart" sich handelt, so kömmt das Verfahren in Betracht, welches von Frankreich, Grossbritannien und den Vereinigten Staaten Nordamericas der Reihe nach in den Jahren 1823, 1840 und 1847 beobachtet ist [2]).

---

1) Der Admiral Mackau an den Prinzen Joinville, Paris, 19. August 1844. Bei Murhard Nouveau Recueil général Bd. 7. S. 110.

2) Manchen Lesern mag es auffallen, dass wir nicht im Text des Verhältnisses zwischen Sardinien und Oesterreich (1848) erwähnt. Nicht allein sind von keiner der beiden Mächte Kaperbriefe ausgegeben, sondern man vernahm ganz ungewöhnliche Dinge über die Art, wie das sardinische Geschwader auftrat. Die sardinische Regierung — hiess es im Mai 1848 — habe beschlossen, die österreichischen Kauffahrer nicht molestiren zu lassen, und so habe der österr. Kriegsminister dem Marine-Commando befohlen, gegen sardinische Kauffahrer in gleicher Weise zu verfahren (Börsenhalle N. 11,173). Bei der Ankündigung der Blockade von Triest (8. Juni) erklärten die beiden Admirale, Commandanten der sardinischen und venetianischen Seedivisionen, dass sie „geleitet von den menschenfreundlichsten Gesinnungen ihrer Regierungen und erfüllt von der Achtung für die heiligen Völkerrechte, welche die gesitteten Nationen ehrt und auszeichnet", es sich zur besondern Aufgabe gemacht, zur Vertheidigung der italischen Unabhängigkeit im adriatischen Meere zu kreuzen, den Handel in keiner Weise zu hindern, noch den Verkehr der Handelsschiffe aller Flaggen, die österreichische einbegriffen, zu belästigen. Die Blockade von Triest motiviren sie damit, dass die Stadt ihren friedlichen Charakter verleugnet habe (Börsenhalle N. 11,196 Beil.). Eine Note des sardin. Ministers des Auswärtigen vom 26. Juni an den preussischen und bayerischen Gesandten in Turin versicherte, der Admiral habe Befehl erhalten, den Verkehr der Handelsschiffe völlig freizulassen und die Blockade auf Verhinderung des Schleichhandels mit Kriegsmaterial zu beschränken (Börsenhalle N. 11,213). Demgemäss zeigte der Admiral Albini dem Gouverneur des Küstenlandes am 6. Juli wirklich an, allen Handelsschiffen, selbst den österreichischen, sei die Ein- und Ausfahrt gestattet, sofern sie nicht Kriegscontrebande an Bord hätten, wesshalb sie einer „Besichtigung" unterzogen werden sollten, wie sie denn auch Nachts stets in Kanonenschussweite vom Blockade-

Was die Motive betrifft, aus welchen Dänemark die Ausgabe von Kaperbriefen unterlassen, so wird eine unbedingte Verwerfung des Gebrauchs nicht vorausgesetzt werden dürfen. Denn das Reglement für die Blockade feindlicher Häfen und Aufbringung feindlicher und verdächtiger Schiffe (vom 1. Mai 1848) sagt im Eingang des §. 6: „Die Aufbringung wird bis auf Wei-

---

geschwader Anker zu werfen hätten u. dergl. (Börsenhalle N. 11,219). Später ersah man aus der dem britischen Parlament vorgelegten diplomatischen Correspondenz über Italien (Abtheil. 2. S. 265), dass der Minister zu Turin dem britischen Gesandten schon am 29. März 1848 angezeigt hatte, den Befehlshabern der königlichen Seemacht sei Ordre gegeben, alle Kauffahrer unter österreichischer Flagge, wo man sie treffen möge, frei passiren zu lassen, und ohne Provocation auch gegen österreichische Kriegsschiffe keine Feindseligkeiten zu begehen. — Wir sind aber nicht geneigt, aus diesen allerdings denkwürdigen Thatsachen weiter zu argumentiren, weil Mazzini es nur allzu wahrscheinlich macht, dass es mit dem Kriege von Seiten Karl Alberts niemals ernstlich gemeint gewesen. Royalty and Republicanism in Italy 50; 79 f. Dies besonnene Buch bietet unheimliche Parallelen mit deutschen Dingen. Wer erinnert sich nicht der berüchtigten Wildenbruch'schen Note (8. April 1848); „einzig der Wunsch, die radicalen und republicanischen Elemente Deutschlands zu verhindern, sich unheilbringend einzumischen, habe Preussen zu den gethanen Schritten bewogen; die Idee einer nordalbingischen Republik sei geeignet, sowohl Dänemark als die deutschen Nachbarländer ernstlich zu gefährden“ (Börsenhalle N. 11,188). Nun, am 23. März 1848 schrieb der Minister Pareto dem englischen Gesandten zu Turin: „Der König halte sich verpflichtet, Schritte zu thun, um die Bewegung in der Lombardei nicht zu einer republicanischen Bewegung werden zu lassen, und somit von Piemont und dem übrigen Italien die Katastrophen abzuwenden, welche sich zutragen könnten, wenn eine solche Regierungsform ausgerufen würde.“ Lord Normanby meldete am 28. März an Lord Palmerston, was er soeben vom sardinischen Gesandten in Paris erfahren: „Karl Albert habe nur desshalb Feindseligkeiten begonnen, um Ordnung zu erhalten in einem Gebiet, das durch die Macht der Umstände herrenlos geblieben“, und nach Wien schrieb der sardinische Minister: „Der König sei auf's Tiefste überzeugt, dass er im Sinn der Sicherheit aller monarchischen Staaten gehandelt.“ Mazzini (aus der diplomatischen Correspondenz) a. a. O. 23—28. Man muss solchen Parallelen nicht aus dem Wege gehen, sondern es anschaulich machen, welcherlei Einflüsse neben allen Märzministerien bestanden haben, und — bestehen werden, so lange dynastische Interessen den Interessen der Völker in den Weg treten.

teres (*indtil videre*) nur stattfinden können mittelst der königlichen Schiffe", und die „Berling'sche Zeitung" [1]) gab dazu den vorsichtigen Commentar: „Für's Erste (*for det förste*) soll nicht beabsichtigt sein, Kaperbriefe an Private auszustellen." Nach und nach ward die Berling'sche Zeitung indessen ungeduldig: „Wir müssen suchen, die Seestädte auf alle mögliche Weise zu beunruhigen und, so zu sagen, eine Art Guerillaskrieg führen zur See" [2]). Doch wär' es möglich, dass sie blos an Raubzüge im Allgemeinen gedacht; denn wenige Tage später [3]) bemerkte sie: „Welche herrliche Wirkung übrigens ein Seeguerillaskrieg thut, sieht man am besten aus allen Berichten über Hekla's Besuch auf der Insel Fehmarn." Jedenfalls trieb sie fortwährend (und es schien, als wenn die Regierung sich nicht ungern treiben liesse) zu rücksichtslos energischer Kriegführung. „Keine Schonung mehr"! rief die Berling'sche, und schäumte, wenn sie an die deutschen Städte dachte — an Glückstadt, einst von der dänischen Regierung begünstigt, und vollends an Altona, die „reiche und verrätherische", Altona, „die dänische, freie Handelsstadt" [4]).

Kurz nach dem Waffenstillstand gab der Commandeur Dahlerup eine kleine Schrift heraus: „Wie ist der Krieg geführt und wie hätte er geführt werden müssen?" Er war besonders ungnädig darüber, dass dem Feinde so wenig Schaden zugefügt, dass ihm so wenige Schiffe abgenommen (nur vier grössere, sagt er, und ein halb Stieg kleinere vor der Elbe, die übrigen seien hier im Sunde mit Böten genommen), dass nicht einmal die gesammten Streitkräfte der Kriegsflotte aufgeboten seien. Und Graf Moltke hatte bei Eröffnung des Reichstages in Kopenhagen ausdrücklich gerühmt [5]): „Während bei uns keine Störung die Ausbeutung unserer Erwerbsquellen beeinträchtigt, hat unsere

---

1) Berlingske Tidende 1. Mai 1848.

2) „*Et Slags Guerillaskrig til Soes.*" Berlingske Tidende, 14. Aug. 1848.

3) Berl. Tidende, 16. August.

4) „*Altona den danske frie Handelsstad.*" Berl. Tidende, 17. Aug. Vergl. 3. August.

5) Berl. Tid., 17. Octbr.

Seemacht der Schifffahrt und dem Handel und allen sich daran knüpfenden Interessen des Feindes empfindlichen Schaden zugefügt, ohne dass wir bisher nöthig gehabt hätten, den grösseren Theil unserer Flotte auszurüsten, indem solche keinen Feind würde zu bekämpfen gefunden haben." Dahlerup behauptete dagegen: der dem Feinde zugefügte Schaden sei in Wirklichkeit für nichts zu rechnen im Verhältniss zu demjenigen, was er hätte sein können, hätte man früher „zu Repressalien gegen den treulosen und übermüthigen Feind gegriffen"; der Krieg, verkündigte er laut, habe geführt „zum Verderben, zum Schaden und zu Demüthigungen (*Ydmygelser*) für's Vaterland, nicht geringer als diejenigen, die es in dem unglücklichen Jahr 1813 betroffen." Die Berling'sche Zeitung suchte nun in einem officiösen Artikel [1]) diese Behauptungen zu entkräften und darzuthun, dass Dahlerup's Vorschläge unausführbar, mit zu grossen Kosten verknüpft und dass nicht ausreichende Bemannung zur Hand gewesen sein würde. Sie brauchte ferner dies Argument: hätte man eine grössere Anzahl von Schiffen genommen und sie für einen Spottpreis verkauft, so hätte man sie nachher beim Frieden doppelt bezahlen müssen, woraus man sieht, dass die Dänen doch nichts Andres erwarteten, als dass Deutschland wenigstens seines Schadens sich werde zu erholen wissen. Sodann bemerkte die Berling'sche noch: Kreuzer würden zu spät gekommen sein (sollten dabei, was die Sprache zulässt, nicht Privatkaper, sondern eine zahlreichere Ausrüstung von öffentlichen Schiffen gemeint sein, so gilt der Zweckmässigkeitsgrund, zum Theil wenigstens, auch in Bezug auf Ausgabe von Kaperbriefen); sie würden zu spät gekommen sein, da so viele Schiffe in grosser Hast den nächsten besten Hafen aufgesucht. Dahlerup erwiderte [2]): sein Gegner habe vermuthlich 10 Mann auf's Schiff gerechnet, aber kein Seeofficier sende 10 bewaffnete Männer mit einer Prise, die nicht just (*netop*) von der Grösse eines Chinafahrers sei; die Mannschaft habe er in runden Zahlen so gerechnet, 700 für ein Linienschiff, 400 für eine Fregatte, 65 für ein Kanonenboot,

1) Berl. Tid., 31. Octbr.
2) Berl. Tid., 2. Novbr.

die Auslage 20 Bankthaler für den Mann monatlich an Kost und Gage. Die Discussion, die für das Ausland bei der Bitterkeit, mit welcher dem Marineminister zu Leibe gegangen ward, besonders erbaulich zu lesen war, nahm mit einem Mal ein Ende, und hatte, so viel uns bekannt, keine weitere Folge, wenn man nicht etwa dahin zählen will, dass der Commandeur Dahlerup aus der dänischen in die österreichische Marine trat.

Die Frage: ob gegen Dänemark Kaperbriefe ausgegeben werden sollten oder nicht, ist in Deutschland mehrfach zur Erwägung gekommen; zunächst beim Fünfzigerausschuss. In einer geheimen Sitzung vom 19. April 1848 war ein Antrag auf Ausstellung von Kaperbriefen gegen Dänemark von dem Oesterreicher Hübner gestellt, von Heckscher (Hamburg), Gülich und Schleiden (Schleswig-Holstein) lebhaft bekämpft, und endlich vom Antragsteller zurückgenommen [1]). Im Parlament kam die Sache zur Sprache und zur Abstimmung, am 17. April 1849, also nach dem Wiederausbruch des Krieges, bei Gelegenheit eines Berichtes des völkerrechtlichen Ausschusses über eine Petition aus Altona [2]). Einzig nur der alte Jahn (der übrigens in Bezug auf die Kriegführung grosse Wahrheiten sagte) sprach sich für Kaperbriefe aus. Vier Redner aus den Nordseestaaten betrachteten die Kaperei schlechtweg als Seeraub, ihre Abschaffung als eine Pflicht der Humanität. Fallati gab als unzweifelhaft zu, dass die Tendenz der Zeit darauf hingehe, wie denn auch in Verträgen darauf hingearbeitet sei, das Kapersystem zu beseitigen; während er aber erklärte (wie er ermächtigt war zu thun), das Reichsministerium des Handels, Abtheilung für die Marine, glaube nicht die Ausgabe von Kaperbriefen in diesem Kriege verantworten zu können, und insofern der Tagesordnung das Wort redete,

1) Börsenhalle N. 11,149. Die einzige Spur dieser Verhandlung in den officiellen Berichten ist in einer Rede von Heckscher (bei Gelegenheit der Embargofrage) am 4. Mai enthalten: „Sie werden sich eines Beschlusses, der zwar geheim geblieben, der aber der Veröffentlichung wohl werth ist, erinnern, wonach ein Antrag auf Beförderung der Ausgabe von Kaperbriefen entschieden zurückgewiesen wurde.“ S. die Sammlung von Jucho: Verhandlungen des deutschen Parlaments. Liefr. 2. S. 417.

2) Stenograph. Berichte Bd. 8. S. 6202 — 6206.

so verwahrte er sich dagegen, als sollte in dieser Tagesordnung ein Verzicht liegen auf das in der Reichsverfassung der Reichsgewalt vorbehaltene Recht, in „Nothfällen“ wenigstens Kaperbriefe auszugeben. Die einfache Tagesordnung ward angenommen.

Wir sind allerdings auch der Ansicht, dass auf die Abschaffung der Kaperei hinzuarbeiten ist. Wir glauben nicht an eine genügende Reform dieses Instituts. Die groben Missbräuche, worüber die Neutralen jederzeit Klage geführt haben, sind von Engländern selbst als von der Natur der Sache fast unzertrennlich anerkannt. Die Thätigkeit der Prisengerichte ist bei der Vervielfältigung der Capturen und der grösseren Anzahl verwickelter Fälle, d. h. in Folge der durch die Kaperei vermehrten Anzahl aufgebrachter neutraler Schiffe, in einer Weise in Anspruch genommen, dass es immer ein Unglück bleiben wird, dieser Justiz in die Hände zu fallen, selbst wenn sie einen zuletzt freispricht. Wir sind nicht gemeint, nach einem halben Jahrhundert die bittere Klage unsers Vorgängers Johann Georg Büsch erneuern, das alte Lied des trefflichen Mannes vor einem andern Geschlecht, dem jene Verhältnisse kaum als Sagen der Vorzeit bekannt sind, wieder anstimmen zu wollen. Wir wissen auch wohl, dass nach Büsch's Zeiten ein besserer Geist in's englische Admiralitätsgericht eingekehrt ist. Es gewährt eine gewisse intellectuelle Befriedigung, der Art zu folgen, wie Sir William Scott (später Lord Stowell) seine Sentenz zu begründen pflegte, und wir haben diess an einem andern Ort[1]) bereitwillig anerkannt. Aber demungeachtet bleiben wir dabei: der Himmel bewahre jeden Neutralen davor, durch einen englischen Captor (und die Chance wird eben durch die Kaperei mehr als durch alles Andre vervielfacht) vor ein dortiges Gericht geschleppt zu werden.

Hören wir darüber, nicht einen deutschen Idealisten, sondern einen englischen Geschäftsmann[2]): „Unsere Kaper,

---

1) Im Staatslexicon, Artikel: Prise, Prisengericht. Bd. 11, S. 147 der 2. Ausgabe.

2) Alexander Baring: An inquiry into the causes and consequences of the orders in council, and an examination of the conduct of

wenig fürchtend, für ihren Irrthum verantwortlich gemacht zu werden, waren nicht geneigt, feine Distinctionen (im Sinn der neuen Geheimerathsbefehle) zu machen; sie hielten jedes Schiff an und brachten es auf unter den nichtigsten Vorwänden, wozu sie noch durch die Erwartung eines wirklich bevorstehenden Krieges ermuthigt wurden. Von der Ausdehnung, in welcher diess getrieben ward, mag man sich einigen Begriff machen, wenn man vernimmt, dass Ladungen ausschliesslich von americanischen Producten oder Producten von neutralen, mit America im Handelsverkehr stehenden Länder aufgebracht und selbst vor den Richter gestellt wurden. In solchen Fällen erkannte der Richter auf Rückgabe von Schiff und Ladung, und verurtheilte den Captor in die Kosten, mit Ausdrücken der Entrüstung, wie ein so rechtloser Frevel sie natürlich hervorrief; der Captor aber, Angesichts dieses Verweises, hatte die Stirn noch zu appelliren, und der Americaner war gezwungen, entweder die Sache mit einem Stück Geld abzumachen (*to compromise*) oder es dem Belieben des Captors anheimzugeben, innerhalb Jahresfrist seine Appellation zum Spruch zu bringen, mit dem möglichen Vortheil, dass inzwischen der Krieg ausbrechen und ihm somit seine Prise sicher sein werde.“ Aus einer Anmerkung lernt man diese Praxis noch besser kennen: „Das Recht der zweiten Instanz, das als Bürgschaft gegen Ungerechtigkeit eingeführt worden, ist zu einem furchtbaren Werkzeug verkehrt, um dasjenige zu fördern, was dadurch verhütet werden sollte. Der Captor appellirt fast ohne Ausnahme, wenn das Untergericht freispricht! So bleibt ihm ein Jahr gewiss, während dessen er den Eigner in schwebender Unsicherheit hält; dazu kömmt noch so viel fernere Zeit, als sein Advocat scharfsinnig genug ist, für ihn zu gewinnen; und wenn in der mittlern Weile der Krieg gegen das Land erklärt wird, welchem das Schiff angehört, so folgt die Verurtheilung ohne Rücksicht auf die Rechtmässigkeit der ersten Aufbringung. Als der Krieg gegen Dänemark erklärt ward, wurden in der Appellations-Instanz Schiffe dieses Landes verurtheilt, welche

---

Great Britain towards the neutral commerce of America. S. 94, 5 der 2. Ausgabe (London, 1808).

vier oder fünf Jahre früher aufgebracht waren! Eine schleunige und summarische Entscheidung ist ein unbezweifeltes, hauptsächliches Recht der Neutralen; wenn aber solche Practik auch ferner Statt haben soll, so würden die Neutralen wesentlich besser daran sein, wenn sie das Recht der Appellation gänzlich aufgeben wollten." Baring fährt sodann im Texte fort: „Die Eigner von Kaperschiffen sind in der täglichen Gewohnheit, werthvolle Ladungen aufzubringen und sofort anzubieten, dieselben für hundert oder ein paar hundert Guineen freizulassen; sie begehren manchmal eine viel grössere Summe, und der Londoner Kaufmann muss entweder dieser nichtswürdigen Räuberei (*this iniquitous robbery*) sich fügen, oder er muss seinen Geschäftsfreund unter den noch weit kostspieligeren Plackereien leiden lassen, welche unglücklicher Weise diese Leute Macht haben zu verhängen." Und glaube man nicht, dass einzig nur in England die Kaperei zu so schreienden Missbräuchen Anlass gebe. Die Versuchung ist gar zu gross, und die Natur der Sache bringt es mit sich, dass die Gesetzgebung den Schuldigen nur selten erreicht, wenn auch der Missbrauch im Allgemeinen so notorisch als häufig ist. Die dänische Regierung fand einige Jahre später, als die obigen Bemerkungen des Engländers datiren, sich gemüssigt, ein Patent auszugeben, das gleichlantend auch für die deutschen Herzogthümer [1]) erlassen ist, betreffend „die Strafe für diejenigen Kaper und Kaper-Rheder, die für Bezahlung von der Appellation in einer Aufbringungssache abstehen." Zum Zeichen, dass ganz ähnliche Zustände den Anlass gaben, besagt der Eingang: es seien dem Vernehmen nach durch die Kaper, wenn das aufgebrachte Schiff frei erkannt worden, mittelst der Drohung, appelliren zu wollen, von den Schiffsführern bedeutende Summen erpresst worden!

Einem System, das solche Dinge mit sich bringt, indem es die Versuchung dazu gar zu nahe legt, einem solchen System wird man allerdings, wenn man seine Wirkungen kennt, nur für einen Nothfall und nur zur Nothwehr das Wort reden wollen.

---

1) 22. Mai 1810. Chronologische Sammlung der schleswig-holsteinischen Verordnungen 1810. N. 100. S. 96.

Was aber die Abschaffung desselben anlangt, so sind wir nicht der häufig geäusserten Meinung, dass ein einmüthiger Beschluss aller Seemächte vorausgegangen sein müsse. Schon die von uns oben angeführten Beispiele zeigen, dass Nationen, die sich auf ihre Interessen verstehen, es damit wohl vereinbar gefunden haben, mit einseitigem Verzicht auf die Kaperei im einzelnen Falle voranzugehen. Ist diess nun auch natürlich geschehen, ohne dass man dadurch für die Zukunft — für den allernächsten Fall oder für unerwartete etwaige Zwischenfälle eines bereits obschwebenden Krieges — sich zu irgend Etwas verpflichtet hätte, so werden solche Fälle, die sich wiederholen, doch wesentlich dazu beitragen, die Anwendung der Kaperei zu beschränken. Seit 1815 ist unsers Wissens kein Vertrag zur Aufhebung der Kaperei geschlossen. Und doch ist es durch jene Vorgänge dahin gekommen, dass die Kaperei, wo sie seitdem aufgetreten [1]), als Ausnahme, nicht als Regel betrachtet worden ist. Wir sind aber auch nicht der Meinung, dass, abgesehen von einer für den Kriegsfall vertragsmässig festgesetzten Stipulation, die Gegenseitigkeit maassgebend sein und ein Kriegführender demnach sich sollte abhalten lassen, Kaperbriefe auszugeben, einzig nur aus dem Grunde, weil sein Widerpart keine ausgegeben hat; sondern es ist unsers Erachtens eine reine Frage der Zweckmässigkeit, also für jeden Einzelnen und in jedem einzelnen Fall nach den besondern Verhältnissen zu entscheiden.

---

1) Auf ganz besondre Missbräuche beriefen sich die Admirale der drei Mächte, wenn sie, nach den Tagen von Navarino, den Griechen die Kaperei geradezu untersagten. Glaraki, hiess es, unterzeichne Markebriefe mit der ausdrücklichen Clausel, dass Neutrale nicht molestirt werden sollten; und doch sei es nur auf die Neutralen abgesehen, Niemand denke daran, dem Feind auf den Leib zu gehen. Trikupi sprach nachher (15. Febr. 1828) die Bereitwilligkeit des griech. Gouvernements aus, alle Sentenzen des Prisengerichts durch eine gemischte Commission revidiren zu lassen. Wir haben absichtlich diesen Fall im Texte nicht mit angeführt. Die Mächte hatten in der Hauptsache ohne Zweifel Recht; formell waren sie eben so unzweifelhaft nicht zu der Untersagung befugt. Die Actenstücke stehen in den Neusten Staatsacten (einer Sammlung, die sich nicht halten konnte und die man nach ihrem Eingehen doch schmerzlich vermisst) Bd. 10, S. 57 — 352; Bd. 11, S. 15 — 34.

Wenn Zwei dasselbe thun, ist's nicht dasselbe. Frankreich und die Vereinigten Staaten waren im Stande, mittelst ihrer regelmässigen Kriegsmacht ihre Handelsschiffe vor Feindseligkeiten etwaiger Kaper zu schützen, auch wenn und sofern sie es begehrten, den Seehandel des Feindes zu stören. Grossbritannien konnte den chinesischen Krieg nicht durch Störung des chinesischen Seehandels, sondern nur durch Unterbrechung des für Peking unentbehrlichen innern (Canal-) Verkehrs beendigen; Dänemark konnte mittelst seiner öffentlichen Schiffe den Deutschen hinlänglich wehe thun; aber Deutschland? Deutschland, ohne Kriegsmarine, fand sich urplötzlich im Kampf mit einem seebewehrten Feinde, welcher anfing, Schiffe wegzunehmen, wo er sie traf. Wollte Deutschland nicht ganz und gar darauf verzichten, diese Art von Feindseligkeit zu erwidern, so gab es zur Zeit nur ein einziges Mittel: die Ausgabe von Kaperbriefen. Aus welchen Motiven Dänemark darauf verzichtet haben mochte, das kömmt ganz und gar nicht in Betracht; übrigens liegt es nahe, dass in einem Kriege, in welchem England und Frankreich neutral waren, und Dänemark die gute Gunst beider Mächte ganz besonders in Anspruch nahm, von dänischer Seite ohne Noth nicht zu einem Mittel gegriffen ward, welches von den Neutralen vorzugsweise mit Ungunst betrachtet zu werden pflegt. Ohne Noth; und diess ist das Entscheidende; denn Dänemark konnte ein Kriegsmittel vollkommen genügend handhaben ohne Kaperbriefe; Deutschland musste auf dies Kriegsmittel vollständig verzichten, wenn es nicht Kaper ausrüstete.

In dieser Beziehung liess der Gesichtspunkt sich geltend machen, den Kaltenborn[1]) mit Recht hervorgehoben hat: in Ermangelung einer Staatsseemacht würde die Kaperei die Grundlage einer wirksamen Volksseewehr dargeboten haben. Freischaaren und Landsturm sind auch nicht eben die wünschenswertheste Art, den Kampf zu führen; aber gewiss, man soll dazu schreiten, ehe man das Land wehrlos preisgiebt[2]). Die entsprechende Art der Abwehr und des Angriffs zur See würde

1) In Bülaus Jahrbüchern 1849 Bd. 2. S. 216.

2) Lernen wir doch jetzt aus Droysen's York (1, 309), dass Scharnhorst, während Schön auf einer formirten Organisation bestand, geradezu spanische

an allen unsern Küsten mit Lust und Tüchtigkeit begrüsst worden sein. Man musste suchen, sie so weit es anging, zu organisiren; aber darüber muss man sich nicht täuschen, die Rührigkeit der einzelnen Gruppen, die sich zu einer Unternehmung zusammengefunden hätten, blieb die Hauptsache. Dass die Sache sich rasch genug in einem gewissen Umfang hätte durchführen lassen, bezweifeln wir nicht, seitdem wir aus dem Munde älterer schleswig-holsteinischer Schiffscapitaine die Geschichte der im Jahre 1807 (nach der zweiten englischen Brutalität, als Dänemark aus seiner neutralen Politik heraustrat) improvisirten Seebewaffnung der Herzogthümer uns haben erzählen lassen. In Altona und Flensburg bestanden Prisengerichte. Mehr als 40 auf das Kaperwesen bezügliche Verordnungen sind in den Jahren 1807—1812 in den Herzogthümern erlassen. Was wir theils aus diesen Verordnungen, theils und hauptsächlich aus jenen mündlichen Mittheilungen gelernt, bestätigt ganz den Eindruck, dass die Kaperei ein Institut ist, dessen Abschaffung leichter als seine Reform erreichbar sein wird, das aber in einem Nothfall, wie vor drei Jahren sehr gute Dienste gethan haben würde. Der Krieg war (mit Ausnahme natürlich der Herzogthümer selbst) an der ganzen Seeküste unter allen Classen unpopulär: Kaperbriefe würden Beschäftigung, den Reiz der Wagniss, die Aussicht des Gewinns und was wir nicht am geringsten anschlagen, sie würden nach den ersten Erfolgen Selbstvertrauen und eine Stimmung gebracht haben, welche ein so schmähliches Zurückweichen der Diplomatie geradezu unmöglich gemacht haben würde *). In Summa, die Kaperei ist eine üble Art, den Krieg zu führen; doch ist die Diplomatie noch weit schlimmer.

Insurrection wollte, „dass übrigens das Volk dahin gebracht werde, dass jeder Einzelne so viele Franzosen todtschlage, als er könne.“

*) Mein gelehrter Freund möge mir gestatten, da er den, auch in der Nat.-Vers. geltend gemachten practischen Hauptgegengrund in seine Darstellung nicht aufgenommen hat, diesen hier nur kurz zu erwähnen: dass nämlich, ganz abgesehen von dem demoralisirenden Einfluss der Beschäftigung mit der Kaperei und andern Gründen, die verhältnissmässige Kleinheit der dänischen Handelsmarine gar kein Object darbot, das für die nothwendig aus der Ausgabe von Kaperbriefen mittelbar der Schifffahrt und dem Handel Deutschlands erwachsenden Nachtheile hätte Ersatz gewähren können (Stenogr. Ber. VIII, S. 6204—5). F.

Aber als die Sache den Umständen nach thunlich und durch einen Beschlüss von Frankfurt aus einzuleiten war, fiel sie im Fünfziger-Ausschuss in geheimer Sitzung durch; der Bundestag hätte dazumal selbst beim besten Willen den Muth nicht gehabt, im Widerspruch mit dem Willen der Fünfziger etwas anzuordnen; und als die Sache an's Parlament kam, war Alles vorüber, die deutsche Einheit führte nur noch ein Scheinleben.

4. Embargo und Aufbringung von Schiffen.

Vom 29. März 1848 las man [1], im Sunde seien nur schleswig-holsteinische Schiffe angehalten und die Matrosen auf die Flotte gebracht; vom 3. April aus Kopenhagen [2], ein Preusse habe auf dortiger Rhede die deutsche Flagge gezeigt, man habe aber „wenig Wesens davon gemacht." Am 12. April kreuzte vor dem Swinemünder Hafen eine dänische Kriegscorvette, nahm jedoch von aus- und eingehenden Schiffen keine Notiz; die Behörden liessen die Tonnen hinwegnehmen und den Hafen mit einer Kette sperren [3]. Am 19. ward aus Kopenhagen [4] den hamburgischen Assecuradeuren durch ihren Agenten Herrn E. J. Hvidt angezeigt, dass laut Mittheilung des Ministeriums alle preussischen Schiffe im Hafen zurückgehalten und dass die königlichen Schiffe beordert seien, alle preussischen Schiffe aufzubringen. Vom 19. datirt auch eine „von der Seeassecuranz-Compagnie und der Privatassecuradeure wegen" erlassene Bekanntmachung folgenden Inhalts [5]: „Da ein Kriegszustand zwischen Dänemark und Preussen eingetreten ist, so werden alle Versicherungen auf Schiffe, die bei der Seeassecuranz-Compagnie und den Privatassecuradeuren im Zeitraum vom 22. April 1847 bis 4. März 1848 gezeichnet sind, hiemit aufgesagt, in Gemässheit (*i Medhold*) der den Jahresversicherungen beigelegten Bedingungen; doch ist diese Aufsagung nicht im Wege, dass diejenigen Assecuranzen fortlaufen, mit Hinsicht auf welche die Versicherten ohne Aufenthalt sich bereit erklären, das Risico

1) Börsenhalle N. 11,128. 2) Ebendas. N. 11,132. 3) Ebendas. N. 11,141. 4) Ebendas. N. 11,146. 5) Berlingske Tidende, 26. April 1848.

für Kriegsmolest und dessen Folgen selbst zu übernehmen." Vom 22. erfuhr man aus Kopenhagen und Helsingör [1]), dass bereits preussische Schiffe angehalten und aufgebracht seien. Am 25. meldete die allgemeine preussische Zeitung [2]), in Folge der gegen die Schiffe verhängten Maassregel habe der preussische Gesandte in Kopenhagen Befehl erhalten, seine Pässe zu verlangen. Am 27. erliess in Stettin die Behörde des dortigen Verwaltungsbezirks eine Bekanntmachung [3]), dass in Folge der dänischerseits ergriffenen Maassregeln alle in den Häfen des Bezirks befindlichen dänischen Schiffe und dänisches Eigenthum mit Beschlag belegt werden sollen. Dieselbe Nummer der Börsenhalle enthielt unter den Inseraten folgende Warnung an dänische Schiffsführer, abseiten des dänischen Generalconsulats in Hamburg vom 29. April: „In Anbetracht des zwischen Dänemark und einigen der deutschen Bundesstaaten (*endeel af de tydske Forbundsstater*) eingetretenen Kriegsverhältnisses werden alle dänischen Schiffsführer verwarnt, keinen deutschen Hafen der Nord- oder Ostsee anzulaufen, die Häfen des Herzogthums Holstein mit eingeschlossen. Wenn ein Schiff nach einem Hafen im Herzogthum Schleswig bestimmt sein möchte, ist es rathsam, im Voraus sich zu vergewissern, ob der Bestimmungsplatz von königlich dänischen Truppen besetzt ist." In Kopenhagen wusste man [4]), dass die preussischen Schiffe im Skagerrack von schwedischen, im Canal von englischen Böten gewarnt werden. Aus Königsberg erfuhr man, dass am 27. in Memel drei Dänen mit Beschlag belegt seien [5]). Am 29. berichtete das Fädreland noch aus Helsingör [6]), dass in Kronborg noch kein Befehl ertheilt sei, ausser den preussischen auch hannoversche, mecklenburgische und hanseatische Schiffe aufzubringen. Dieser Befehl ist, laut amtlichen Berichts des hamburgischen Vice-Consuls, in Helsingör [7]) am 30. April erfolgt, und es wurden sofort zwei Lübecker und ein Bremer Schiff mit Embargo belegt. Am 29. und 30. April wurden auf der Elbe zwei dänische Schiffe — wie es hiess, in Folge

1) Börsenhalle N. 11,148. 2) Ebendas. N. 11,150. 3) Ebendas. N. 11,154; 11,157. 4) Berlingske Tidende, 2. Mai. 5) Börsenhalle N. 11,155. 6) Ebendas. N. 11,155. 7) Ebendas. N. 11,157.

einer Requisition preussischer Behörden [1]) — angehalten und in den Glückstädter Hafen gebracht. Am 1. Mai erschien in Kopenhagen das Reglement über Blockade und Aufbringung feindlicher und verdächtiger Schiffe; am 30. April war in Helsingör Ordre eingelaufen, alle deutschen Schiffe aufzubringen, von welchen, sagte Helsingör Avis am 1. Mai, gestern und heute eine grosse Anzahl genommen ist [2]).

Wir haben diese thatsächlichen Notizen in ihrem chronologischen Verlauf vorangestellt, um nun die Erzählung dessen, was in Frankfurt in dieser Beziehung berathen und beschlossen worden, daranzuknüpfen. In der 43. Sitzung des Bundestags (am 29. April) ward auf eingekommene Nachricht, dass die dänische Regierung auf deutsche Schiffe Beschlag gelegt habe, beschlossen, gegen diesfällige Beschädigung deutschen Eigenthums die wirksamsten Maassregeln zu treffen. In der 47. Sitzung (am 4. Mai) ward auf den Vorschlag von Preussen die Frage: ob gemeinschaftliche Maassregeln für ganz Deutschland wegen Beschlagnahme dänischer Schiffe zur Vergeltung des von Dänemark auf deutsche Schiffe gelegten Beschlags zu ergreifen seien, oder ob der deutsche Bund auf andre Weise eine Garantie für den durch Dänemark gestifteten Schaden zu übernehmen habe? an eine eigens niedergesetzte Commission gewiesen. Am selben Tag ist die Sache entschieden; aber freilich nicht im Embargoausschuss" der Bundesversammlung, sondern von derjenigen Behörde, welche zur Zeit allein Macht in Deutschland hatte, vom Fünfzigerausschuss. Heckscher bemächtigte sich der Sache, sprach gegen jedes Embargo, gegen jeden Angriff auf das Privateigenthum, hauptsächlich aus dem Standpunkte der „Humanität und Civilisation", unterstützte diess durch die Bemerkung, der leidende Theil würde doch immer Deutschland sein, und stellte

1) Börsenhalle N. 11,154 und 11,156. Vergl. eine Rede von Francke im Parlament, 11. August 1848; Stenograph. Berichte S. 1521 b. Die Berlingsche Zeitung meinte am 4. und 5. Mai, die beiden Schiffe seien von den Hamburgern mit Beschlag belegt.

2) Berlingske Tidende, 2. Mai 1848. Auch der Börsenhalle ward aus Helsingör vom 1. Mai geschrieben: nun nimmt man alle zum deutschen Bund gehörigen Schiffe. N. 11,156.

den Antrag: „eine hohe Bundesversammlung zu ersuchen, den sicherem Vernehmen nach bei derselben gestellten und an eine Prüfungscommission gewiesenen Antrag: „durch eine gemeinsame deutsche Maassregel das Embargo der dänischen Schiffe zu verfügen“, als den geläuterten völkerrechtlichen Begriffen widersprechend, abzulehnen, und ferner durch ein Schreiben des Fünfzigerausschusses an die königlich preussische Regierung der letzteren zu empfehlen, von der Verfügung eines Embargo auf dänische Schiffe abzustehen, und sich wegen des gesammten Schadenanspruchs an Dänemark an dem mit deutschen Waffen zu unterwerfenden Jütland zu erholen.“ Ueber das Princip hat eine Discussion gar nicht stattgefunden; es galt als entschieden. Die Stimmung ersieht man daraus, dass Wiesner, als er „bat, doch endlich unsere Edelmuthspolitik aufzugeben“, sofort von dem Vorsitzenden unterbrochen und ihm bemerkt ward: es handle sich blos darum, ob an die preussische Regierung geschrieben werden solle oder nicht? Gegen dies besondre Anschreiben hatte Schleiden gesprochen, Heckscher hatte darauf diesen Theil des Antrags fallen lassen, Abegg hatte ihn wieder aufgenommen, doch ohne damit durchzudringen [1]).

In Bezug auf den vom preussischen Gesandten gestellten Antrag, zur Wiedervergeltung des von Dänemark auf deutsche Schiffe gelegten Embargo auch auf die an deutschen Küsten oder in deutschen Flüssen befindlichen dänischen Schiffe Beschlag zu legen, beschloss der Bundestag in seiner 49. Sitzung am 8. Mai: „dass die Bundesversammlung zwar eine solche Maassregel anzuordnen das volle Recht habe, jedoch von einer derartigen allgemeinen Verfügung abstehen wolle, und sich vorbehalte, bei den in Aussicht stehenden Verhandlungeu darauf zu dringen, dass Dänemark für den verursachten Schaden vollen Ersatz leiste.“ Der Bundestag wagte nicht, gegen den Willen der Fünfziger etwas anzuordnen, und er hatte kein Mittel, Preussen zu zwingen, dass es die einseitig angeordnete Maassregel wieder aufgebe. Einen scandalöseren Beschluss hätte der Bundestag nie

1) Die sämmtlichen Belege für diesen Absatz in der Sammlung von Jucho: Verhandlungen des deutschen Parlaments, Liefr. 2. S. 272; 282; 309; 416—419.

gefasst, als diesen, wenn er wirklich so zu verstehen war, wie man später ziemlich allgemein [1]) ihn auslegte, „dass es den respectiven Staaten freistehe, auf dänische Schiffe ein Embargo zu legen oder nicht.“ Das hiess recht eigentlich dem Feinde den Beweis in die Hand legen, wie es mit der neuen deutschen Einheit bestellt sei.

Ein Schleswig-Holsteiner hat später geäussert [2]), der Bundesbeschluss lasse eine zweifache Auslegung zu; die provisorische Regierung für die Herzogthümer habe darin die Ansicht ausgesprochen gefunden, dass das Embargo aufzuheben sei, und habe solches nach Publication des Bundesbeschlusses am 18. Mai von den beiden in Glückstadt festgehaltenen dänischen Schiffen heben lassen. Bekanntlich hat auch Preussen in demselben Sinn gehandelt und die einseitig verhängte Maassregel in seinen Häfen wieder aufgehoben.

Am 17. Juni 1848 stellte im Parlament [3]) Stavenhagen den Antrag: „die Nationalversammlung wolle die Bundesversammlung auffordern, den Beschluss vom 8. Mai zurückzunehmen und für ganz Deutschland gemeinsame Retorsionsmaassregeln gegen die von Seiten Dänemarks gegen den deutschen Handel und die deutsche Schifffahrt fortdauernden Feindseligkeiten veranlassen.“ Der Antrag ward an den völkerrechtlichen Ausschuss verwiesen. Die Gründe, aus welchen der Ausschuss nicht darauf einging, hat Cucumus [4]) als Berichterstatter bei einem verwandten Anlass (am 11. August 1848 bei Gelegenheit der Debatte über die Separatverhandlungen einzelner Bundesstaaten mit Dänemark und über die Entschädigungsfrage) angeführt: es sei gewiss sehr zweifelhaft, ob jetzt noch dänische Schiffe in deutschen Häfen und Ankerplätzen sich würden betreten lassen, und jedenfalls wäre die Anzahl der dänischen Schiffe, die der Beschlagnahme in Deutschland ausgesetzt wären, viel zu gering im Vergleich mit der Zahl der deutschen fortwährend der Gefahr blosgestellten

---

1) Stenograph. Berichte S. 1523 a.
2) Francke, 11. August 1848. Stenograph. Berichte Bd. 2. S. 1521 b.
3) Stenograph. Berichte, Bd. 1. S. 341 a.
4) Ebendaselbst Bd. 2. S. 1517 a.

Schiffe. Diese Motive, die ganz in der Lage der Dinge zur Zeit, als der Antrag gestellt ward, begründet waren — denn wenn man die Maassregeln der Dänen wirksam erwidern wollte, so gab es für Deutschland keinen andern Weg, als die Ausgabe von Kaperbriefen — diese Motive, die der völkerrechtliche Ausschuss dem im Juni gestellten Antrag entgegenhielt, wird Niemand verwechseln mit denjenigen, welche die Ablehnung des Embargo von vorne herein veranlasst hatten, und welche auch bei dieser Gelegenheit wiederholt wurden.

Obenan stand wiederum die „höhere völkerrechtliche Betrachtungsweise“ und dass es „eine schöne Gelegenheit gewesen für das neu erstandene Deutschland, voranzugehen mit dem Beispiel einer humanen Kriegsführung.“ In dieser Beziehung ist der Verfasser dieser Zeilen noch heute derselben Ueberzeugung, die er damals am Schluss der Debatte auf der Tribüne ausgesprochen, dass, wo es nicht um eine theoretische Discussion sich handelt, sondern um eine practische Entscheidung, das Ergebniss ein andres hätte sein müssen, als wozu der Fünfzigerausschuss gekommen, und dass man mit derartigen Maassregeln der Humanität vorangehen mag, wenn man stark, nicht aber wenn man schwach ist. „Wir müssen humanes Völkerrecht vertreten, wenn wir stark und mit allen Nationen geeint und geschaart sind, deren Interesse es nicht ist, den Dreizack des Neptun noch schwerer wiegen zu machen, als er jetzt schon wiegt“ [1]). Mässigung in einer Richtung, in welcher man zur Zeit noch keine Beweise von Kraft gegeben hat, bleibt eine Sache von zweifelhaftem Verdienst, und müsste wenigstens sich hüten, sich selber zu bespiegeln [2]). Auch handelte es sich nicht

1) Stenograph. Berichte Bd. 2. S. 1529 a.

2) An so extreme Fälle, wie man sie jüngst gesehen, einer Schwäche, die sich Mässigung nennt, dachte damals noch keine Seele; doch zieht sich der Unterschied durch die ganze Geschichte, und ist oft hervorgehoben. Vergl. z. B. die Bemerkungen von Thiers über die Milde, mit welcher (im Gegensatz zum Directorium) Bonaparte als Consul gegen die eingesperrten Verwandten der Chouans, die Priester u. s. w. auftrat: „Tant il est vrai, que, pour être modéré avec honneur et avec fruit, il faut être puissant!“

um die Initiative einer Maassregel, die dem Ideal völkerrechtlicher Grundsätze wenig entspricht, sondern um die Erwiderung eines vom Feind angeordneten, zu empfindlichem Nachtheil ausgeschlagenen Verfahrens.

Um so grösser vielleicht ist die an den Tag gelegte Mässigung. Aber welchen Werth kann diese Mässigung wohl haben, wenn zugleich eingestanden wird, dass man durch Erwiderung der inhumanen Maassregel nicht sowohl dem Feinde als vielmehr sich selber geschadet haben würde? Die wenigen dänischen Schiffe, hiess es, die damals in deutschen Häfen sich befunden, seien gar nicht einmal im eigentlichen Sinn des Wortes dänisches Eigenthum, sie seien bei deutschen Assecuranz-Compagnieen versichert gewesen, haben Ladungen getragen, die valutirten für deutsche Credite oder unbezahlte Blancotratten, und haben notorisch hauptsächlich zum Export deutscher Manufacte gedient. Wenn es sich so verhielt, so ist nicht klar, wie verschiedene norddeutsche Regierungen, welche das Embargo nicht gelegt oder wieder aufgehoben, die hannoversche an der Spitze, sich irgend eine Wirkung davon versprechen konnten, wenn sie von dieser ihrer Mässigung der dänischen Regierung (in einer übrigens sehr unverfänglichen Weise, nämlich nach Rücksprache mit dem preuss. Gouvernement) Anzeige machen liessen. Wie kann ich erwarten, dass im Kriege mein Feind mir zu Gute schreiben soll, was ich eingestandenermaassen nicht ihm, sondern meinem eignen Interesse zu lieb unterlassen habe? Nichts ist bekannter, als dass eine solche Erwartung, wenn sie an einem oder dem andern Ort wirklich sollte gehegt sein, getäuscht worden. Man musste, im günstigsten Fall, gewärtig sein, dass Dänemark, wenn es irgend eine Notiz von der Anzeige nahm, es in derselben Weise thun würde, wie Spanien im Jahr 1762 that, als es eine grosse Anzahl englischer Schiffe (noch vor der Kriegserklärung, was hier nicht zur Sache gehört) in den spanischen Häfen angehalten, während eine weit geringere Zahl spanischer Schiffe den Engländern in die Hände gefallen waren. Die spanische Regierung erklärte in einem Rundschreiben: „man wisse recht wohl, dass die englische Regierung die von ihr angehaltenen spanischen Schiffe lediglich nur aus Rücksicht auf die Vorstellungen des

Commerciums freigegeben; diess habe nämlich bemerkbar gemacht, wenn man sich einer Anzahl von 10 bis 12 in England befindlichen spanischen Schiffen bemächtige, so nehme man den Spaniern eigentlich nur die kleine Zahl Matrosen weg, da ja die Schiffe und ihre Ladungen von den Engländern versichert seien.“ Daran reihte sich der Commentar: der Engländer habe aus Interesse, der Spanier aus Seelengrösse gehandelt [1]).

Was übrigens das Argument anlangt: die einheimischen Assecuranz-Compagnieen würden den Verlust zu tragen haben, so müssen wir uns erlauben zu bemerken, dass man in England einige Jahrzehnte später, als der eben angeführte Fall, dies Argument nicht mehr vernommen haben würde.

Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts war nur erst ein einziges Mal (1748) durch Parlamentsacte (22. Geo. II. c. 4.) das Verbot ausgesprochen, französische Schiffe und Güter während des Krieges mit Frankreich zu versichern. Eine Bill in ähnlichem Sinn war im Jahr 1741 ins Unterhaus gebracht, aber wieder fallen gelassen. Das Verbot von 1748 war nur temporär; ein Princip ist dadurch in die englische Gesetzgebung nicht eingeführt; in dem Seekriege, der während des siebenjährigen Krieges ausbrach, kehrte Niemand sich an jene ihrer Wirkung nach erloschene Acte. Nach dem Frieden von Paris, im Jahr 1763, schrieb Valin in seinem Commentar zu den Marine-Ordonnanzen die folgende Bemerkung: — „Die Engländer haben während des letzten Krieges unsre Schiffe und Ladungen ganz wie im Frieden versichert, ob dieselben nun nach Frankreich oder den Colonieen, oder nach den Häfen eines verbündeten oder eines neutralen Volkes bestimmt waren; das hat zwar nicht verhindert, dass unsre Schiffe, wenn man sie genommen, als

---

1) Moser Versuch Theil IX. Bd. 1. S. 57—60. In einem ähnlichen Fall, während desselben Krieges, als Frankreich eine englische Fregatte freigab, und dafür von England die Herausgabe sämmtlicher von englischer Seite (gleichfalls vor der Kriegserklärung) gemachten Prisen erwartete, war England nach dem Ruhm der Grossmuth nicht lüstern. „Le gouvernement britannique jugea les parts trop inégales: la réclamation et l'exemple furent également inutiles“, sagt die französische Denkschrift: sur la conduite de la France et de l'Angleterre à l'égard des neutres (Paris, 1810) S. 44.

gute Prise erklärt wurden; aber die Folge war, dass der eine Theil der Nation uns dem Versicherungscontracte gemäss wieder zurückgab, was der andre dem Recht des Krieges gemäss uns genommen hatte“ [1]).

Diese spöttische Bemerkung eines Franzosen und der Umstand, dass in Frankreich ohne allen Zweifel die Versicherung feindlicher Schiffe und Güter für ungesetzlich gilt [2]), scheint die Aufmerksamkeit der Engländer auf das Widersinnige der bei ihren Versicherungsanstalten üblichen Praxis gelenkt zu haben. Im Jahr 1793 sprach wieder eine Parlamentsacte (33 Geo. III. c. 27. s. 4.) das Verbot aus, und diesmal ward eine Strafsanction (drei Monate Gefängniss für die Betheiligten) hinzugethan. War auch dies Verbot wieder nur ein vorübergehendes, so wurde doch der Grundsatz im englischen Recht und in der öffentlichen Ueberzeugung eingebürgert, auf dem Wege, wie dies in England vorzugsweise zu gehen pflegt, durch übereinstimmende Entscheidungen der Gerichtshöfe. Im ersten Jahrzehent des laufenden Jahrhunderts konnte bereits ein Schriftsteller behaupten, ohne sich einem Widerspruch auszusetzen, die Ungesetzlichkeit einer Versicherung feindseligen Eigenthums beruhe auf Grundsätzen des gemeinen Rechts, unabhängig von jedem positiven Statut, wie diess längst feierlich entschieden sei; die Acte, welche nicht erneuert worden, habe nicht dazu gedient, die Police ungültig zu machen, sondern dem Versicherer feindlichen Gutes eine specifische Strafe aufzulegen [3]). Aus demselben Schriftsteller [4]) ersieht man auch — und seine beiden bedeutendsten Gegner [5])

1) Marshall on insurance (2. Ausgabe, London 1808) Bd. 1. S. 31—33.

2) Marshall a. a. O. 33. Benecke, System des See-, Assecuranz- und Bodmereiwesens. Vollständig und zeitgemäss umgearbeitet von Vincent Nolte (Hamburg, 1851). Band 1. Seite 21.

3) War in disguise (4. Ausgabe. London, 1806) S. 89.

4) War in disguise S. 79—93.

5) La paix en apparence (London, 1806) S. 37, 8. Das Hauptargument ist: das Versicherungsgeschäft würde sich anderwärts hinziehen, also seien die englischen Assecuranzen gezwungen, das Gesetz zu umgehen. Baring, on the orders in council (London, 1808. 2. Ausgabe) S. 70 1 sagt, es bleibt nichts Andres übrig, wenn man das Geschäft halten will; doch meint er, dass feindliches Gut, das man als solches kenne, nur in sehr beschränkter Ausdehnung versichert werde.

leugnen es nicht ab — wie die Sache, seitdem die Police vor Gericht nichts mehr galt, gemacht zu werden pflegte. Ostensibel wurde das Gut als neutrales versichert; die Versicherer stellten aber (gegen Entrichtung, wie es heisst, von 1% mehr als die Prämie betrug) eine Separatversprechung aus, dass sie im Fall des Verlustes die Neutralität des Gutes nicht bestreiten, und im Fall eine Sentenz dasselbe für feindlich erklären sollte, sich diesen gerichtlichen Spruch nicht wollten zu Nutzen machen. Ein mündliches Versprechen soll in einzelnen Fällen als ausreichend betrachtet worden sein. „Zwar binden solche Stipulationen nicht gesetzlich; aber Jedermann weiss, dass in Lloyds Kaffeehaus eben wie auf der Stockbörse und in Newmarket die Contracte, die nicht klagbar sind, als die heiligsten gelten und am unverletzlichsten gehalten werden." Daher hiessen diese geheimen Versprechungen auch wohl Gewissens-Contracte oder Ehren-Contracte.

Die englischen Richter stellten sich nicht auf den Standpunkt der Particulargesetzgebung, sondern, wie in der Frage über den Handelsverkehr mit dem Feinde überhaupt, so argumentirten sie hier im Besondern aus dem Begriff des Krieges. In diesem Sinn hatte Bynkershoek sein berühmtes [1]) Capitel, „ob man Feindesgut versichern dürfe?" geschrieben; und in diesem Sinn erklärte Lord Ellenborough [2]), solche Versicherungen seien nicht allein ungesetzlich und nichtig, sondern mit jedem Grundsatz der öffentlichen Politik streitend. Die Sache liegt in einer Nuss. Der Staat sieht in dem Schaden, der dem Feind durch Wegnahme von Schiff und Gut seiner Angehörigen zugefügt wird, ein Mittel zur Erreichung seines Kriegszweckes; der Einzelne kann kein Recht haben, durch seine Dazwischenkunft die Wirksamkeit dieses Mittels aufzuheben. Bestreiten lässt sich unsrer Ueberzeugung nach diese Ansicht nur aus dem Gesichtspunkt jener staatsauflösenden Theorie, welche den Wald vor lauter Bäumen, vor lauter Garantieen für das Interesse des

1) Quaest. jur. publici, Buch 1. Cap. 21 (in seinen Werken, Cöln, 1761, Band 2. S. 200—202.).

2) Benecke a. a. O. 21.

Einzelnen das Wohl des Ganzen nicht sieht. Auch scheint diese Ansicht allmälig in allen Staaten Eingang gefunden zu haben [1].

Allerdings ist dies zunächst von Versicherungen gesagt, welche während des Krieges eingegangen sind. Aber mit zwingender Logik haben die englischen Richter aus dem einleuchtenden allgemeinen Grundsatz Folgerungen abgeleitet, die in Fällen wie der jener dänischen, in Deutschland versicherten Schiffe ihre nahe Anwendung finden würden. Zuerst entschied Lord Kenyon in zwei Fällen, dass eine Police durch einen feindlichen Unterthan oder in seinem Interesse während des Krieges nicht eingeklagt werden könne, wenn auch die Versicherung vor dem Beginn der Feindseligkeiten abgeschlossen, und wenngleich die versicherten Güter aus britischen Manufacten bestehen und vor dem Kriege verschifft worden. Lord Alvanley entschied später in einem Fall, der nach Einstellung der Feindseligkeiten klagbar ward, dass bei jeder Police, die Ausdrücke möchten lauten so allgemein sie wollten, der Fall einer britischen Captur als ausgenommen gelten müsse, auch wenn die Police vor dem Ausbruch der Feindseligkeiten gezeichnet worden. Lord Ellenborough hat in mehreren Fällen gleichlautend ausgesprochen, dass ein englischer Unterthan, übereinstimmend mit seiner öffentlichen Pflicht, eine Versicherung gegen die Captur, die auf Befehl seines Königs stattfinden möchte, nicht eingehen dürfe, dass jede ausdrücklich so ausgestellte Police von vorne herein null und nichtig sein würde, und dass diese Ausnahme bei jeder Police nothwendig und selbstverstanden anzunehmen sei [2]. Dass dieser Grundsatz noch gilt, und nicht etwa durch entgegenstehende Entscheidungen erschüttert worden, ersieht man aus den neueren Handbüchern [3].

---

1) Dans aucun pays on ne tolère aujourd'hui les assurances pour compte de l'ennemi. Martens, droit des gens §. 269. S. 459 der 3. Ausg. 1821.

2) Marshall on insurance (London, 1808) Buch. 1. Cap. 2. Sect. 1. Band 1. Seite 31—43.

3) Chitty on commercial law (London 1824) Bd. 1. S. 380. „Wenn ein britischer Unterthan das Eigenthum eines Fremden versichert, so hebt die später erfolgende Erklärung von Feindseligkeiten den Contract auf, und der Versicherer haftet nicht für später eintretenden Verlust.“ Vergl. Chitty

Einige Wochen nach dem Anfang des Feldzuges von 1849, am 27. April, veröffentlichte das auswärtige Departement der Herzogthümer Schleswig-Holstein das folgende Rundschreiben: — „Der Reichsministerrath hat beschlossen, zum Zwecke möglichster Sicherstellung der demnächst geltend zu machenden Ersatzforderungen an Dänemark, sowohl alles innerhalb des deutschen Bundesstaates vorhandene Eigenthum der dänischen Krone in Beschlag zu nehmen, als auch ein Embargo auf die in deutschen Häfen befindlichen dänischen Schiffe und deren Ladungen sofort als eine allgemeine Retorsionsmaassregel eintreten zu lassen. Sämmtliche Obrigkeiten in den Herzogthümern Schleswig-Holstein werden hierdurch angewiesen, fördersamst das hiernach Erforderliche wahrzunehmen, den Bestand des mit Beschlag belegten dänischen Staats-Eigenthums, sowie der unter Embargo gelegten Schiffe und Ladungen zu sichern und über jeden einzelnen Fall, in welchem eine solche Beschlagnahme zum Vollzuge gekommen ist, unverzüglich an das unterzeichnete Departement zu berichten." — Es begann in jenen Tagen die wüste Zeit; die factische Leitung des Krieges gerieth in preussische Hände, und man darf sich nicht wundern, wenn ausser in den Herzogthümern nur noch in Hannover eine Spur sich zeigte, dass der Befehl publicirt worden. Wenn gar keine Spur sich findet, dass in Folge desselben dänische Schiffe angehalten worden, so begreift sich das; in schleswig-holsteinischen Buchten war es nach dem Tag von Eckernförde nicht geheuer, in preussischen Häfen hatte man „keine Instruction."

Als beim Beginn des Feldzuges von 1850 die Dänen wieder anfingen, Schiffe zu nehmen, liess die Statthalterschaft, die nun endlich freiere Hand hatte, mittelst Rundschreibens der Departements des Innern, der Finanzen und des Krieges vom 17. Juli sämmtliche Behörden an den Küsten und Häfen der Herzogthümer beauftragen, in Veranlassung des am Tage vorher vor dem Kieler Hafen erfolgten Anhaltens mehrerer schleswig-hol-

---

Bd. 3. S. 447, 8. — Beneckes System, umgearbeitet von Vincent Nolte (Hamburg, 1851) Bd. 1. S. 22, 3. Versicherung vor Ausbruch der Feindseligkeiten gibt keinen Schutz gegen Verluste durch britische Nehmung.

steinischer Schiffe durch dänische Kriegsschiffe, die an den Häfen und Küsten befindlichen dänischen Schiffe und deren als dänisches Eigenthum sich ausweisende Ladungen sofort anzuhalten und an sichern Orten unter Beschlag zu legen [1]. Am 20. und ferner am 22. ward bereits gemeldet, dass die sämmtlichen von den Dänen aufgebrachten Schiffe von denselben auch wieder freigegeben seien. Es ist uns nicht bekannt geworden, dass der ausdrücklich, wie man sieht, nur in Erwiderung des dänischen Verfahrens erlassene Befehl förmlich zurückgenommen, ebenso wenig aber, dass demselben weitere Folge gegeben wäre. Indessen hatte gleich in den ersten Tagen der Befehl zu dem Missverständniss den Anlass gegeben, als ob auch die Dienste von Privatpersonen für die Wegnahme von Schiffen aufgeboten wären, in Folge dessen das Polizeiamt in Altona zu dieser scharfen Vermahnung sich gemüssigt fand: — „Der in der Nacht vom 20. auf den 21. d. M. von einer Anzahl hiesiger Bürger und Einwohner intendirte Versuch, ein dänisches Schiff, welches dem Vernehmen nach auf dem Elbstrom dem hiesigen Hafen vorbeisegeln wollte, eigenmächtig zu nehmen, sowie der in dieser Veranlassung gegen ein friedlich der Hafenbrücke vorbeisegelndes Schiff vorgefallene grobe, strafwürdige Unfug geben dem Polizeiamte zugleich in Folge höherer Autorisation Veranlassung, vor der Wiederholung solcher eigenmächtigen Versuche und ähnlicher Excesse Jedermann, bei Vermeidung ansehnlicher Gefängniss-, resp. sonstiger Freiheitsstrafen, ernstlich zu verwarnen. Gegen etwaige Theilnehmer wird aufs Nachdrücklichste eventuell nach Maassgabe des Aufruhrgesetzes vom 17. October 1848 eingeschritten werden u. s. w. [2].“

Nun ist es allerdings, mit Massé [3] zu reden, „von allen civilisirten Nationen anerkannt, dass eine Prise rechtmässiger Weise nur gemacht werden kann durch die öffentlichen Gewalten oder durch die abseiten des kriegführenden Staates beauftragte

1) Börsenhalle N. 11,847. Die Freilassung der schleswig-holsteinischen Schiffe N. 11,850 und 11,851.

2) Börsenhalle N. 11,851.

3) Le droit commercial dans ses rapports avec le droit des gens et le droit civil (Paris, 1844) Bd. 1. S. 313. N. 329.

Thätigkeit von Privatleuten." Eine Ausnahme von dieser Regel ist bekannt: wenn ein Schiff in der Selbstvertheidigung den angreifenden Theil überwältigt und zur Prise macht [1]). Eine andre, seltner vorkommende und weniger bekannte Ausnahme hat Massé geltend gemacht und ein durch besondere Umstände veranlasstes Decret des Nationalconvents dafür angeführt [2]): wenn Kriegsgefangene Gelegenheit finden, zur See zu entkommen, so kömmt ihnen das feindliche Fahrzeug, mittelst dessen sie ihre Flucht bewerkstelligt, als gute Prise zu. Als Curiosität führen wir einen hieher gehörigen Fall aus dem letzten Feldzug an. Um die Mitte Octobers 1850 ward der deutschen Reichszeitung geschrieben [3]): — Ein gepresster Seemann von der Insel Fehmarn befand sich am Bord eines dänischen Kriegsschiffes in der Eckernförder Bucht, und hatte für ein Versehen oder Vergehen Strafwache gekriegt. Als er nun so bei nächtlicher Weile einsam auf dem Deck stand oder ging, und Alles schlief, fiel ihm ein, dass es doch besser wäre am jenseitigen Ufer und zwar südostwärts hin, als hier auf dem Wasser. Er suchte sich also

1) Ebendas. N. 330. Vergl. Wheaton, droit international IV. 2. §. 9. Bd. 2. S. 18. Martens, Essai sur les armateurs §. 12. S. 55. In England verfallen Prisen dieser Art der Admiralität, die dem (nicht beauftragten) Captor eine Belohnung anweiset. Wildmann, Institutes of international law Bd. 2. Cap. 9. S. 310 (London, 1850). Wheaton, Digest of the law of maritime captures and prizes (New-York, 1815) 1. §. 13. S. 37—39.

2) Massé a. a. O. N. 331. S. 314, 5. Das Decret ist vom 18. Vendémiaire des Jahres 2. Es scheint, dass der National-Convent ohne Dazwischenkunft eines Prisengerichts entschieden hat. In America ist es zwar nicht die Vollziehungsbehörde, sondern der Congress, welcher die Belohnung an nicht beauftragte Captoren zuerkennt, und diese Belohnung kann in Uebertragung des Eigenthums der genommenen Schiffe bestehen, aber nur erst, nachdem ein Prisengericht den Vereinigten Staaten dies Eigenthumsrecht zugesprochen hat. Siehe Wheaton, Digest. S. 38—39, vergl. mit dem neuesten americanischen Schriftsteller über diese Materie, Crassus C. Benedict, The American Admiralty, its jurisdiction and practice, with practical forms and directions (New-York, 1850.) Cap. 30. §. 512. S. 283. Der zweite, praktische Theil dieses Werkes entspricht für America dem englischen Formulare Instrumentorum, das unter Sir James Mariotts Auspicien in London 1802 erschienen.

3) Hamburgische Nachrichten 18. October 1850.

mit aller Entschlossenheit eines der besten Schiffsböte aus, stieg in dasselbe hinüber und sagte den schlafenden Dänen Lebewohl. Er kam auf seiner Fahrt dem dänischen Dampfer Holger Danske so nahe vorbei, dass er die Wache husten hörte, und erreichte mit Gottes Hülfe den ersehnten Strand. Hier liess er sein Boot am Anker befestigt liegen, nämlich in der Gegend nördlich von Bülk, und lief, so schnell er konnte, weiter nach Kiel. Hier berichtete er gehörigen Ortes das Ereigniss, und es wurden sofort Anstalten gemacht, das dänische Boot abzuholen. Es ward gestern nach Kiel gebracht."

Bevor wir diesen Gegenstand verlassen, muss noch die Verfügung erwähnt werden, welche von der dänischen Regierung hinsichtlich des Verkehrs der zur Zeit feindlichen Flaggen mit den dänisch-westindischen Kolonieen getroffen worden. Aus St. Thomas las man [1]) vom 30. Juni 1848: — „Der General-Gouverneur von Scholten hat heute die hiesige Kaufmannschaft zu sich beschieden und ihr verkündet, dass die dänische Regierung in Rücksicht der grossen Entfernung der Kolonieen vom Mutterlande und unter Aeusserung des Wunsches, diese wo möglich nicht in den Krieg zu verwickeln, überlassen habe, in Beziehung auf die dänischen westindischen Inseln nach Umständen und bester Einsicht zu verfahren. Der General-Gouverneur machte hierauf bekannt, dass alle unter anerkannten Flaggen fahrenden Fahrzeuge ungehindert in die dänisch-westindischen Häfen einlaufen und wieder ausgehen könnten, vorausgesetzt, dass sie die Vorschrift der bestehenden Gesetze beobachteten; — auch sollen diese Schiffe in den westindischen Gewässern nicht von der dänischen Kriegsmacht beunruhigt werden; diese Verfügung erstreckt sich auch auf Fahrzeuge, welche Bürgern solcher Staaten angehören, die jetzt im Kriege mit dem Königreiche Dänemark sind. Die Mittheilung ist aus Kopenhagen vom 15. Mai datirt, und es ist erfreulich, dass unser General-Gouverneur einen Entschluss gefasst hat, welcher nur wohlthätig auf alle unsere Verhältnisse wirken kann." Hinzugefügt wird das Versprechen, dass, falls die dänische Regie-

1) Börsenhalle N. 11,231.

rung sich veranlasst fände, von dem eingeschlagenen Wege abzugehen, oder wenn locale Ursachen dies dem Gouverneur zur Pflicht machten, davon gehörige Anzeige gemacht werden solle, damit die Betreffenden die ihnen zweckmässig erscheinenden Vorsichtsmaassregeln rechtzeitig zu ergreifen im Stande seien.

Es würde nicht ganz leicht sein, in der Geschichte des Völkerrechts Analogieen für diese Verfügung aufzufinden. Man denkt zunächst an das System der Licenzen, das seit Ende des vorigen Jahrhunderts [1]) vorgekommen und während der Continentalsperre besonders ausgebildet worden. Aber die Fälle, wo einem feindlichen Unterthan eine Licenz ertheilt ist, sind selten, und die Licenz ist rein persönlich, bestimmt das vorzunehmende Geschäft genau und ist so strict als möglich auszulegen [2]). So oft aber allgemeinere Dispensation oder Erlaubniss ertheilt worden, so ist's nur an Neutrale, und für Unternehmungen, die ihnen nach der Schifffahrtsacte oder nach den von England festgehaltenen Grundsätzen über den neutralen Handel im Seekriege verboten gewesen wären. So verhält es sich selbst mit den Zugeständnissen des Jahres 1805 und der folgenden Jahre, als die Engländer den Neutralen den Handel mit den Waaren der Feinde Englands in den Häfen des britischen Westindiens gestatteten [3]). Bei den Engländern war in diesem Fall das Motiv, einen Schmuggelhandel, den man nicht entbehren konnte, lieber zu legalisiren und zu überwachen. Die Franzosen waren freigebig mit Zugeständnissen an die Neutralen zu einer Zeit, als die französische Handelsflagge, von den britischen Kreuzern gescheucht, von den Meeren fast verschwunden war [4]), und das Geschäft mit den Kolonieen unter wirklicher oder simulirter neutraler Flagge fast ausschliesslich betrieben wurde.

Im vorliegenden Fall dagegen werden die Schiffe feindlicher Unterthanen selbst zugelassen und die westindischen Inseln gewissermaassen für neutrales Gebiet erklärt. Wir wüssten kaum Etwas damit zu vergleichen, wenn's nicht der seltsame Vertrag

1) Meno Pöhls Seerecht 4. Theil. S. 1140.
2) Chitty, on commercial law Bd. 1. Cap. 10. S. 497.
3) Chitty a. a. O. 508—511.
4) War in disguise (4. Ausgabe, London, 1806). Anmerk. E. S. 229.

ist, durch welchen mitten im Kriege zwischen Frankreich und Spanien Bayonne mit seinem Gebiet einerseits, und anderseits die Provinz Guipuscoa in den Beziehungen ununterbrochnen Verkehrs und „guter Correspondenz" erhalten werden sollten [1]).

Was die Motive der Concession anlangt, so braucht man sie nicht in der Ferne zu suchen. Der Verkehr von St. Thomas mit Hamburg und Altona pflegte nur höchstens zur Hälfte mit „dänischen" Schiffen betrieben zu werden; unter den „dänischen" waren ohne Zweifel noch mehrere Flensburger; die andere Hälfte der Schiffe bestand meist aus Hanseaten [2]); und während die Berlingsche Zeitung die ganze Zeit des Krieges hindurch für den directen Handel und die „Emancipation" schwärmte [3]), so scheint die dänische Regierung richtig geurtheilt zu haben, dass die Bewohner von St. Thomas kein Interesse dabei haben konnten, die alten Kunden ausbleiben zu sehen.

5. Privatrechtliche Verbindlichkeiten gegen feindliche Unterthanen.

Richard Cobden behauptet in einer vor 15 Jahren herausgegebenen Schrift [4]), es gebe noch alte Conservative (sehr respectable Leute natürlich, darunter eine ziemliche Anzahl Mitglieder des Oberhauses), die es sich nicht ausreden lassen, dass die Americaner seiner Zeit gegen die englische Herrschaft einzig und allein nur zu dem Zwecke rebellirt, damit sie ihre Schulden

1) Vertrag vom 24. August 1694. Aehnliche Verträge waren schon 1653 und 1668 geschlossen. Bei du Mont, Corps univ. diplom. Band 7. S. 342.

2) Soetbeer, Hamburgs Handel Theil 2. S. 361. Theil 3. S. 266.

3) Aufsätze der Berlingschen Zeitung 1848, Juni 22; Juni 24; Juni 28; August 5 (der Krieg ein Glück für Kopenhagen; denn, heisst es, manche Provinzialstädte empfangen nun von hier aus ihre Zufuhr, während sie dieselbe früher von Hamburg und Altona zu empfangen pflegten; Flensburg hatte directe Fahrt nach den dänisch-westindischen Besitzungen — „diese Stadt hat desshalb dem Handel Kopenhagens in einer gewissen Richtung auch geschadet"); Sept. 12; Oct. 13; Oct. 17; 1849 April 30; u. s. w.

4) England, Ireland and America. By a Manchester manufacturer, author of „Russia" (6. Ausgabe, bei Tait, Edinburgh, 1836). S. 25.

an ihre englischen Gläubiger nicht zu bezahlen brauchten. Diese braven Leute gingen offenbar von der Voraussetzung aus, dass der Krieg jedes Schuldbuch vernichtet, sobald der Gläubiger einer feindlichen Nation angehört. Das ist im Grunde die strenge, früher allgemein und noch jetzt hin und wieder vorkommende Theorie. Denn wenn die kriegführende Staatsgewalt berechtigt ist, die Privatforderungen feindlicher Unterthanen zu confisciren, das heisst, die Gelder einzutreiben, um sie für öffentliche Zwecke zu verwenden, so kann sie dieselbe auch dem Schuldner schenken, und ihn seiner Verbindlichkeit entledigen. Darauf am Ende läuft hinaus, was Bynkershoek [1] ganz in der Ordnung, was Vattel [2] sehr hart und nicht nachahmungswerth, aber doch im strengen Rechte begründet findet, wie denn noch der neueste englische Völkerrechtslehrer [3] mit dürren Worten sagt: das körperliche und unkörperliche Eigenthum des Feindes ist der Confiscation ausgesetzt. Aus dem grade entgegengesetzten Standpunct betrachtet Massé [4] die Frage. Er leugnet überhaupt, dass das Eigenthumsrecht der Privaten durch den zwischen den Staaten eingetretenen Kriegszustand afficirt werden könne; ist er doch auch der Meinung, wie wir oben schon bemerkt

1) Quaestiones juris publici Buch 1. Cap. 7 (in den Werken, Band 2. S. 175—177). Was diesem scharfen Denker selten begegnet, das scheint ihm hier widerfahren zu sein: er macht einen Unterschied, wo keiner ist. Die Schuldforderung, sagt er, die an die Regierung wirklich entrichtet worden, ist erloschen; diejenige, welche nicht wirklich beigetrieben worden, lebt nach beendigtem Kriege wieder auf. Man sollte denken, über diese Sache sei nicht zu streiten. Das Recht des Gläubigers ist in beiden Fällen dasselbe. Was der Schuldner an seine Regierung auf geschehene Bedräuung bezahlt hat, das braucht er allerdings nicht zum zweiten Mal zu bezahlen; aber er hat den Regress an seine Regierung; und, falls im Friedensvertrag über solche Forderungen nichts Entgegenstehendes bestimmt worden, so wird der Gläubiger von seiner Regierung erwarten dürfen, dass sie nöthigenfalls in den völkerrechtlich eröffneten Wegen sich seines Anspruchs annehme. Im Uebrigen hat der alte Heineccius Recht: diese Frage gehört zu denjenigen, welche hauptsächlich *ex moribus* gentium entschieden zu werden pflegen. Elementa juris naturae et gentium, Buch 2. §. 204. S. 547 (2. Ausg. 1742).

2) Droit des gens, Buch 3. Cap. 5. §. 77.

3) Wildman, Institutes (London, 1850) Band 2. S. 9.

4) Le droit commercial etc. Band 1. S. 140—149. N. 137—147.

haben, dass das Aufhören des Handels zwischen den Kriegführenden nicht in völkerrechtlichen Principien, sondern nur in den sich regenden übeln Neigungen der menschlichen Natur seinen Grund habe. Man kann die Behauptung gänzlich leugnen (wie wir sie denn auch keinen Augenblick anerkennen), dass der Krieg ein unbedingtes Recht der Confiscation mit sich bringe, ohne doch, was nur als eine mindestens eben so grosse Verirrung erscheint, sich die einzelnen Bürger in ihren Geschäftsbeziehungen als ganz unberührt vom Kriegszustand, gewissermaassen auf neutralem Schiffsboden in den vom Kampf durchfurchten Gewässern einherschwimmend zu denken. Liest man aber weiter, so langt Massé, nachdem er seinem Herzen Luft gemacht, genau bei denselben Ergebnissen an, die auch die strengere Schule als die praktischen anerkennt: dass nämlich, wie schon das gestörte Rechtsverhältniss es mit sich bringt, die Schuldforderungen feindlicher Unterthanen bis zum Frieden ruhen und dann wieder aufleben, das heisst, vor Gericht wieder geltend gemacht werden können. Das ist auch die Praxis der Engländer sowohl als der Americaner [1]). Auch gibt Massé zu, dass in Erwiderung eines gleichen Verfahrens von feindlicher Seite die Confiscation vollkommen in ihrem Rechte sein würde. Um solchem Wettlauf der Gewalt vorzubeugen, ist wohl für den Kriegsfall in Staatsverträgen festgesetzt worden, dass Confiscation der Schuldforderungen der beiderseitigen Staatsangehörigen nicht eintreten soll; so im 10. Artikel des Vertrages von 1794 zwischen Grossbritannien und den Vereinigten Staaten [2]).

---

1) Chitty, Commercial law, Band 1. S. 423—425. Lord Alvanley hat die einmal beantragte Confiscation zu Gunsten der Krone als ganz und gar ungebräuchlich zurückgewiesen. Lord Eldon hat in einem während des Krieges abgegebenen Urtheil entschieden, dass die Schuldforderung eines feindlichen Unterthans, wenn sie aus der Zeit vor Ausbruch des Krieges herrühre, während des Krieges zwar nicht klagbar, aber auch nicht als erloschen zu betrachten sei; ungültig würde sie nur sein, wenn sie während des Krieges ihren Ursprung genommen hätte. — In Bezug auf America s. Wheaton, droit international IV. 1. §. 12. Band 1. S. 293.

2) Der Commentar zu diesem Artikel in der Sammlung von Streitschriften über jenen Vertrag (Jay's Vertrag, wie er zur Zeit hiess) Treaty of amity etc. To which is prefixed a copious appendix. Philadelphia, 1795.

Unter den verschiedenen Maassregeln der Feindseligkeit gegen das Privateigenthum, ob sie nun einseitig oder zur Wiedervergeltung verhängt werden, ist eine gewisse Abstufung bemerkbar. Als die erste und gewöhnlichste Stufe stellt die Wegnahme von Schiffen und Ladungen sich dar, als die zweite die Beschlagnahme von beweglichem und unbeweglichem Privateigenthum im Lande, als die dritte die Confiscation von privatrechtlichen Forderungen. Es können alle drei gleichzeitig, sie können von der ersten anfangend der Reihe nach, oder es kann in Ermangelung einer hinlänglichen Zahl von Schiffen zur zweiten, bei ungenügendem Werth der im Lande zur Zeit befindlichen feindlichen Güter zur dritten Maassregel mit einem Mal vorgegangen werden. Die Stufenfolge wird sich aber nie ganz verleugnen.

In der Zeit, als die dänische Presse anfing zu schärferen Maassregeln zu drängen, las man [1]) in der Berlingschen Zeitung in einem der Aufsätze, die das Thema: „keine Schonung mehr!" mit einer gewissen Beredtsamkeit abwandelten: — „uns bleibt ausserdem das völkerrechtliche, aber bisher unbenutzte Mittel übrig, das Privatvermögen der aufrührerischen Herzogthümer und des feindlichen Deutschlands mit Beschlag zu belegen, wie man es in Deutschland mit dänischem Eigenthum gemacht hat; jedenfalls als billigen Ersatz für die Einwohner von Jütland." Was die Maassregeln in Deutschland betrifft, so hatte die provisorische Regierung Schleswig-Holsteins „das Eigenthum dänischer Unterthanen noch als unverletzlich betrachtet", als bereits die Dänen anfingen, Schiffe zu nehmen, und auch dann hatte sie keine Art von Beschlagnahme angeordnet; in Preussen aber war der Beschlag auf dänisches Eigenthum nur erst gelegt, nachdem die Dänen preussische Schiffe in grösserer Zahl, als man dänische

S. 226—232. Daselbst auch eine Debatte des französischen Nationalconvents vom 29. Dec. 1794 über Aufhebung des Sequesters des Eigenthums feindlicher Unterthanen. Wenn die Feinde, rief Ramel, ihrerseits nicht den Sequester auf unsre Güter aufheben, so müssen wir mit dem Beispiel vorangehen. Colombel wollte mindestens den Sequester von kaufmännischen Schuldforderungen aufgehoben wissen.

1) Berlingske Tidende 23. Mai 1848.

in deutschen Häfen erwarten konnte, bereits genommen hatten. Insofern war die Progression dänischer Maassregeln, wie die Berlingsche sie andeutete, allerdings nichts weniger als motivirt; und nachdem in Deutschland alle getroffenen Verfügungen wieder aufgehoben waren, hat man auch in Dänemark, so viel uns bekannt, Nichts wieder davon gehört. Die im Frühjahr 1849 vom Reichsministerium verhängte Maassregel ging weniger weit als die 1848 von Preussen angeordnete: sie beschränkte die Beschlagnahme auf das „im deutschen Bundesstaat befindliche Eigenthum der dänischen Krone"; eine Unterscheidung, die allerdings wohl vorkömmt [1]) zum Zeichen, dass man nicht mit dem Volke, sondern bloss mit der Regierung Krieg führe, die aber eben desshalb beim dänischen Kriege weniger als bei den meisten andern an der Stelle war, und die auch hier wohl nur in der besonderen Schonung, welche die Nationalvertretung für das Privateigenthum zu empfehlen schien, ihren Ursprung haben mochte. Die Maassregel ist übrigens in Deutschland nicht zur Ausführung gekommen und in Dänemark nicht erwidert worden.

Von weitern Maassregeln ist in Dänemark nicht (wie diess in dem ganz besondern Ausnahmsfall von 1807 [2]) geschehen) die Confiscation von feindlichen Schuldforderungen, sondern nur die Ertheilung von Moratorien zur Sprache gekommen. Das Amtsblatt (Departements-Tidende, früher Collegial-T.) enthielt darüber [3]) einen bemerkenswerthen Artikel, den wir übersetzen, ohne ihn seines schweren Kanzleistils zu entkleiden: —

„Nachdem eine desshalb von einem Beamten eingekommene Anfrage früher schon vom Justizministerium dahin beantwortet worden, dass in Anleitung des gegenwärtigen Kriegszustandes irgend eine Veranstaltung, wodurch dänische Unterthanen von ihren privatrechtlichen Verpflichtungen gegen die Un-

1) So brachten im chinesischen Kriege die Engländer in der Mündung des Cantonflusses Junken mit Salz auf, weil Salz ein Regierungs-Monopol war, Reis und Getreide liessen sie frei passiren. S. mein Programm: „die Neutralität des deutschen Seehandels in Kriegszeiten" S. 54.

2) Wheaton, droit international. Abth. 4. Cap. 1. §. 12. Band 1. S. 294. Vergl. British and foreign review 1837. October. S. 581—599. Danish claims.

3) Abgedruckt in der Berlingschen Zeitung 24. Juni 1848.

terthanen feindlicher Staaten gelöset würden, nicht getroffen sei, hat der Justizminister nachgehends durch zwei von verschiedenen Seiten eingekommene Anträge sich veranlasst gesehen, zur Verhandlung zu bringen, ob es rathsam sein könnte, ein Indult anzuordnen mit Bezug auf Bezahlung von Forderungen, welche Unterthanen der zur Zeit in feindlichem Verhältniss zu Dänemark stehenden Staaten angehören, wie es denn auch ferner, nachdem der Justizminister in's Benehmen mit dem Handelsminister getreten, in Erwägung gekommen, ob man es als nothwendig oder nützlich (*gavnligt*) für Jütlands Beikommende betrachten könne, den bevorstehenden Juni-Termin auf ein bis zwei Monate zu verlängern. Die Kopenhagener Grosshändler-Societät, deren Bedenken dieserhalb der Handelsminister einholte, sah indessen ebenso die genannte Aussetzung des Termins des Princips wegen für bedenklich an, als sie auch in alle Wege es unrathsam fand (*aldeles utilraadeligt*), das bemeldete Indult anzuordnen, welches mittelst der Erschütterung des Credits (*ved at rokke Crediten*) wesentlich beitragen würde, den Handel hier im Lande zu schwächen, und welches durch seine Folgen, worunter wahrscheinlicher Weise Repressalien von Seiten der feindlichen Staaten, nicht bloss den Handelsstand, sondern das ganze Gemeinwesen treffen würde (*ramme*); und da sowohl der Handelsminister als der Justizminister in dieser Ansicht einig waren, sind die bemeldeten Anfragen in Uebereinstimmung damit unterm 18. Juni beantwortet worden."

Blicken wir nun zurück: der Krieg hat, soweit wir bis jetzt die begleitenden Anordnungen der Regierungen in's Auge fassten, Manches nicht mit sich gebracht, was er sonst Unerfreuliches und Schweres in seinem Gefolge zu führen pflegt. Haben wir denn Ursache, uns Glück zu wünschen, dass wir der Spur der Humanität nachgehend es „so herrlich weit gebracht?"

In der That, nein. Wie dieser dänische Krieg, wenn man fragt, was denn aus dem Kriegszweck geworden, die beispiellose Demüthigung Deutschlands zur Antwort aufweiset, so liegt in der Handhabung der Kriegsmittel nicht der geringste

Trost. Ein Princip, das man als einen Fortschritt bezeichnen könnte — den Grundsatz, dass das Privateigenthum im Seekriege derselben Schonung wie im Landkriege sich erfreuen soll — ein solches Princip hat man wohl im Munde geführt, aber es ist nicht einmal gleichmässig in Deutschland, geschweige denn beim Feinde zur Anerkennung gebracht. Schwäche und Schwankung, Mangel an Einheit und Consequenz, das ist auf deutscher Seite auch in dieser Beziehung das traurige Ergebniss.

Dagegen hat die dänische Regierung, wie sich im Fortgang dieser Betrachtungen noch mehr herausstellen wird, in der Handhabung der Kriegsmittel eine durchaus anerkennenswerthe, mit den früher von Dänemark in seiner besten Zeit behaupteten Grundsätzen übereinstimmende Consequenz an den Tag gelegt.

Einem zweiten Artikel bleibt vorbehalten: die Entschädigungsfrage (deren Erledigung, soweit sie hieher gehört, gutentheils von der Vorfrage abhängt, ob von einer oder der andern Seite die Feindseligkeiten in ungewohnter, völkerrechtswidriger Weise begonnen worden); die Analyse des Reglements über Blockade, Aufbringung und Adjudication von Schiffen, sofern es besonders die in Bezug auf die Rechte der Neutralen befolgten Grundsätze in sich fasst; endlich eine Untersuchung der beiden interessanten Fälle, der beabsichtigten Wegführung des Gefion aus dem Eckernförder Hafen während des Waffenstillstandes, und der Aufnahme des Schraubendampfschiffes von der Tann auf der Rhede von Travemünde.

Hamburg, im April 1851.